4e Année. — N° 173 — 50 Centimes — 26 Octobre 1907 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro, Un hors-texte : Punta Gorda.

MISS DOROTHY LEWITT

Au volant de sa six-cylindres au Meeting de Gaillon.

PNEUMATIQUES DUNLOP

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout — Fermes et Châteaux — Femina
Musica — L'Art et les Artistes
90, Av. des Champs-Elysées — Paris

Abonnements :
Paris et Département . . . . . 24 francs
Etranger . . . . . 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL
POUR MAIGRIR
SANS NUIRE à la SANTÉ

Pour rester toujours jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez le Thé Mexicain du Dr Jawas et vous maigrirez sûrement et sans régime. Véritable cure végétale qui rajeunit les traits et empêche de grossir.
SUCCÈS UNIVERSEL. — *Se méfier des Contrefaçons*
Prix de la boîte : 5 fr.; les six boîtes : 28 fr.
Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris, et dans toutes Pharmacies.

AUTO-GÉNÉRALE
J. SALLERON (Directeur)
Livraison rapide de voitures
LÉON BOLLÉE, Agence directe
HOTCHKISS
DELAUNAY-BELLEVILLE
16, rue Duret, 16 — *Télép.* 679-14

FUSILS LANG
LONDRES
500, 800, 1.000, 1300, 1700 Frs.

Platines démontables
Éjecteur deux pièces
SEULS AGENTS :
ÉTABs GUINARD & Cie
8, Avenue de l'Opéra, PARIS

EPILEPSIE Guérison Certaine. Dem. Notice Dr B. URDAUX, FLEURANCE (Gers)

SOCIETE DES AUTOMOBILES
EUGÈNE BRILLIÉ
60, boulevard Pereire (Place Wagram)
Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Télép. 535.56
Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus
Camions, Moteurs, Canots
Construits dans les ateliers d'Artillerie de SCHNEIDER et Cie
LE HAVRE
Fournisseurs de la Cie Générale des Omnibus de PARIS

MOTO NAPHTA

AUTOMOBILES
FOUILLARON
à changements de vitesse progressifs
54, RUE DE VILLIERS — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

La Semaine Comique, par Henriot

— Qu'est-ce que vous faites, du côté de l'Exposition des Automobiles?
— Monsieur, je suis aveugle de naissance : mais l'Exposition est si merveilleusement éclairée que j'aperçois comme une petite lueur!

A L'EXPOSITION
Vous vous êtes rendu compte de l'excellence de notre voiture?
— Oui, oui... et quel est le dernier prix?
— Vingt mille.
— C'est pour rien.
— Etes-vous acheteur?
— Moi? pas du tout...

Nouveau sport inauguré par M. Rabier.
Il s'agit de sauter d'un train rapide sans se faire mal, de se relever, de prendre une lanterne, arrêter un autre train et repartir avec.

— Qu'est-ce qu'il y a, voyons?
— Il me disait que les pneus des autos crevaient tous... Comme j'ai fait avec papa et des pneus Gaulois 2.500 kilomètres sans une panne, cet été, je ne veux pas qu'il affirme des bêtises!

E PRESERVATEUR de CONDOM et le Vepttorp (Dépôt)
veaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames
al. ilust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou mandat.
ric.e française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Elchat, Paris.

AUTOMOBILES
Gillet-Forest
12, 14, 25, 35 chevaux
4 cylindres
75, Av. de la Grande-Armée
PARIS

DÉFIEZ-VOUS, Madame
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUTY.
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.
Le Flacon : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris.

PNEU CUIR VULCAN
CONCOURS DU BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

LA BENGALINE
est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

" LE RECORD LONDRES-MONTE-CARLO "
Vient d'être battu deux fois sur
LES NOUVEAUX PNEUS CUIRASSE ARMEE
DUNLOP
"Qui pour leur coup d'essai ont fait un coup de maître"

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p.la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps pprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malad it se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne* r sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue EYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

POITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig

PNEU CUIR SAMSON
ANTIDÉRAPANT
IMPERFORABLE
10, rue François Ier, Paris
Ad. télég. PNEUSSAM — *Télép.* 544-33

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

Photographie *FEMINA* **BON** de réduction de 5 % sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement.)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

26 Octobre 1907 — N° 475
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr

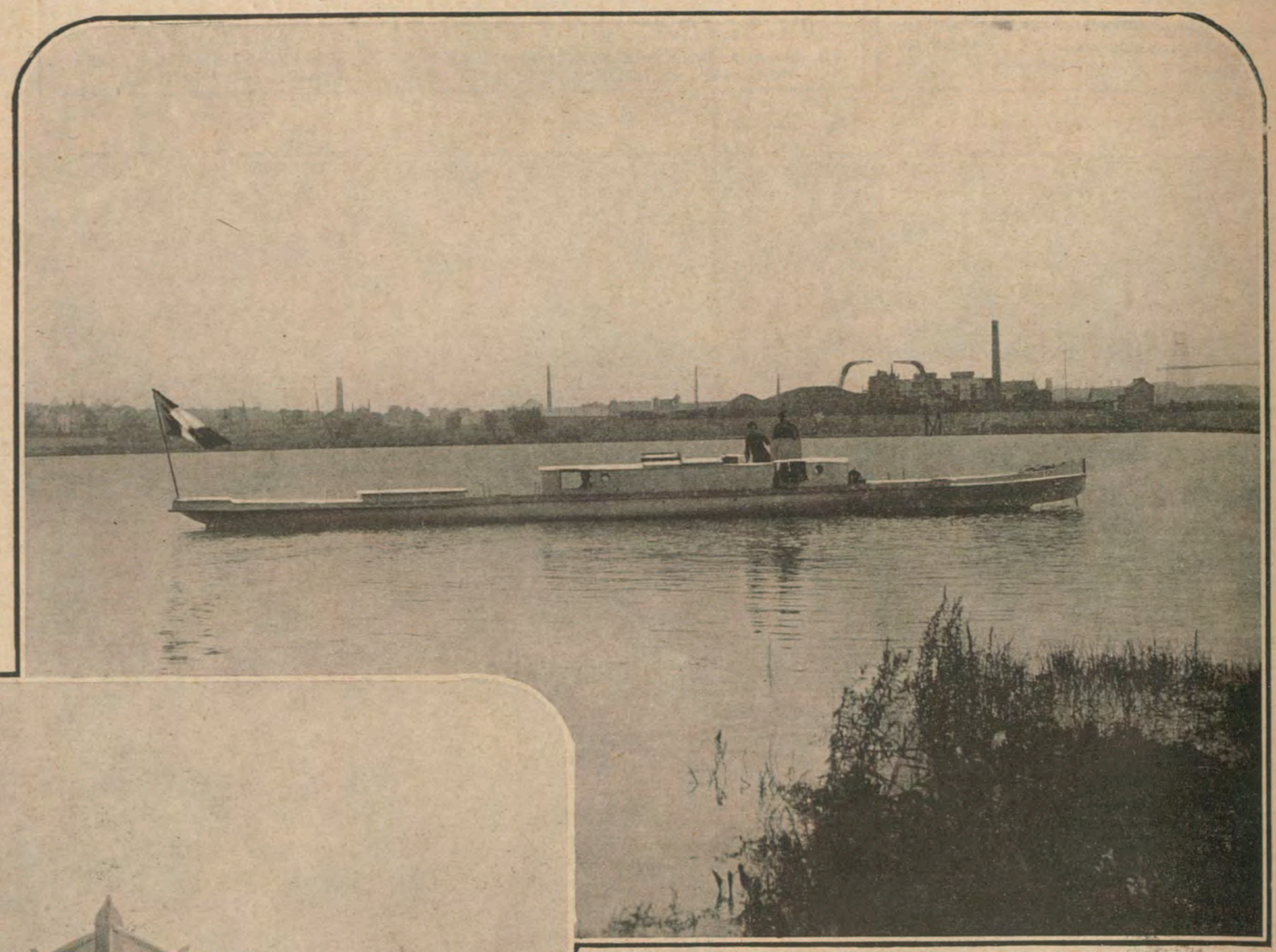
L'HYDROPLANE DE SANTOS-DUMONT

Santos-Dumont a fait les premiers essais de son hydroplane le 17 octobre. A vrai dire, ses expériences ne furent pas couronnées de succès. A 10 heures, il fit mettre son appareil à l'eau. Il allait mettre le moteur en marche, lorsque, par suite d'une fausse manœuvre, il glissa et fut projeté dans la Seine. Mais la profondeur n'étant pas très grande, Santos-Dumont put se tirer sain et sauf de ce mauvais pas. Notre photographie le représente sortant de l'onde. M. Charron lui tend une main secourable, mais, infatigable, Santos retourne vers son appareil. Les premiers essais, néanmoins, ont été remis à une date ultérieure.

LE RACER LE BOURBON

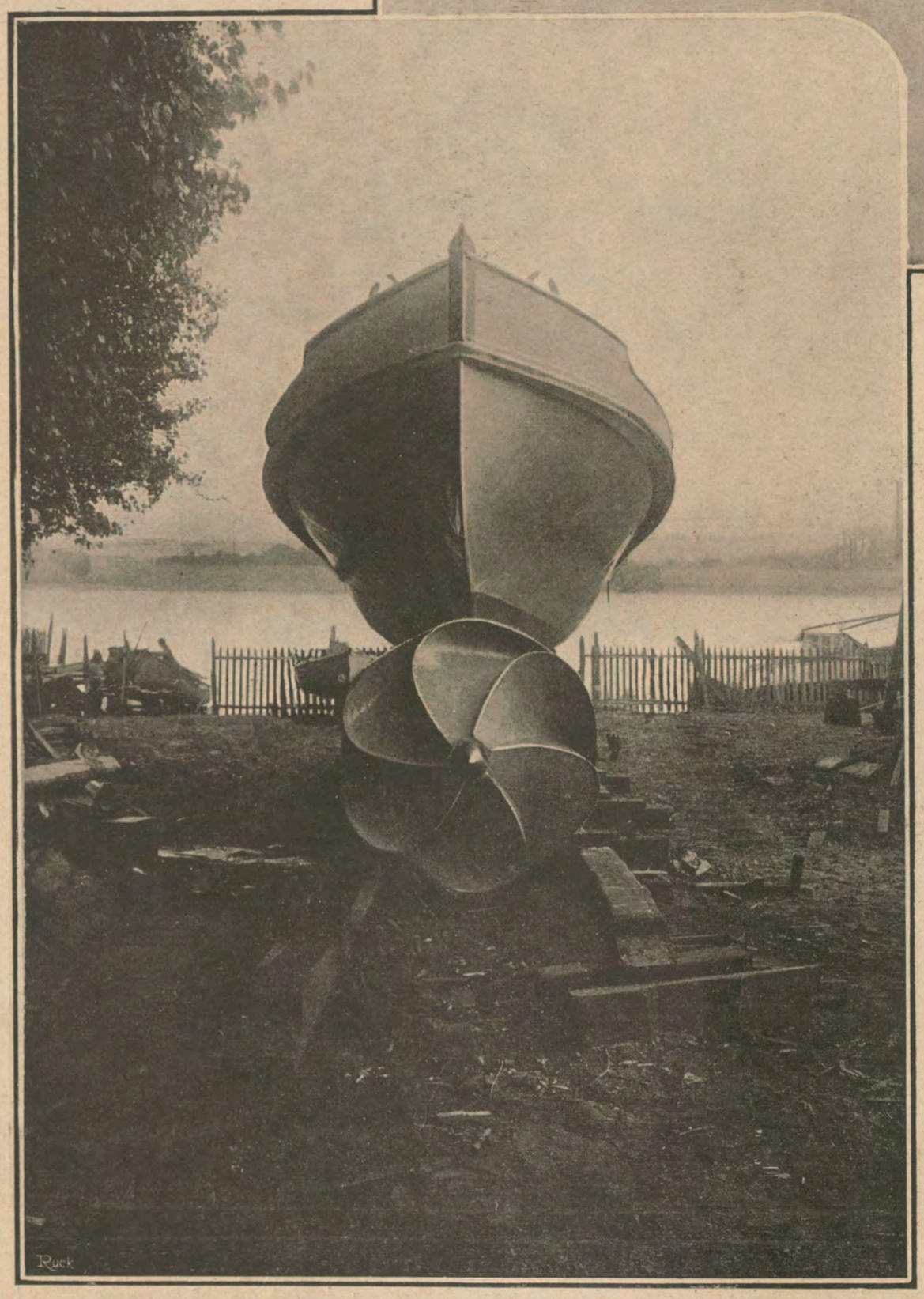
par GEORGES LE ROY

Une conversation avec S. A. R. Mgr le Prince Jaime de Bourbon. Le 100 de moyenne à l'heure restera-t-il une chimère ou sera-t-il réalisé dans un avenir très prochain ? Le Racer le *Bourbon* défie tous les canots du Meeting monégasque de 1908. Le propulseur typhonoïde vaincra-t-il l'hélice ordinaire ?



Le typhonoïde à l'eau.

Le racer le Bourbon *qui appartient au Syndicat d'études présidé par S. A. R. Mgr le prince Dom Jaime de Bourbon, est construit dans les chantiers de Rézé-les-Nantes.*



Le typhonoïde vu de face.

Le racer à typhonoïde. Vue montrant à l'avant le dispositif de l'appareil propulseur.

Il est plus évident que jamais que nous vivons une époque où l'idéal du progrès dans la locomotion mécanique réside dans la progression constante de la vitesse.

D'aucuns regretteront peut-être cet abandon — simplement momentané — des conceptions d'essence essentiellement pratiques au profit de cet idéal qui frappe plus violemment, plus sûrement l'imagination des foules : aller vite !

La création de la bicyclette avec l'évolution rapide de ses perfectionnements mécaniques dessine discrètement cette tendance. L'automobile y mit beaucoup moins de réserve, et c'est à sa venue dans notre existence courante que l'on doit ce désir inassouvi, de goûter, encore et toujours, à l'étrange mais dangereuse griserie des plus folles vitesses.

Cette lutte contre la distance et contre le temps s'est bientôt étendue au yachting. Le 100 à l'heure en voiture automobile paraît déjà presque vieux comme le monde, tant l'intelligence humaine s'est ingéniée, avec succès, à le dépasser.

Il en va tout autrement sur l'eau, où le problème comporte des difficultés moins facilement résolvables.

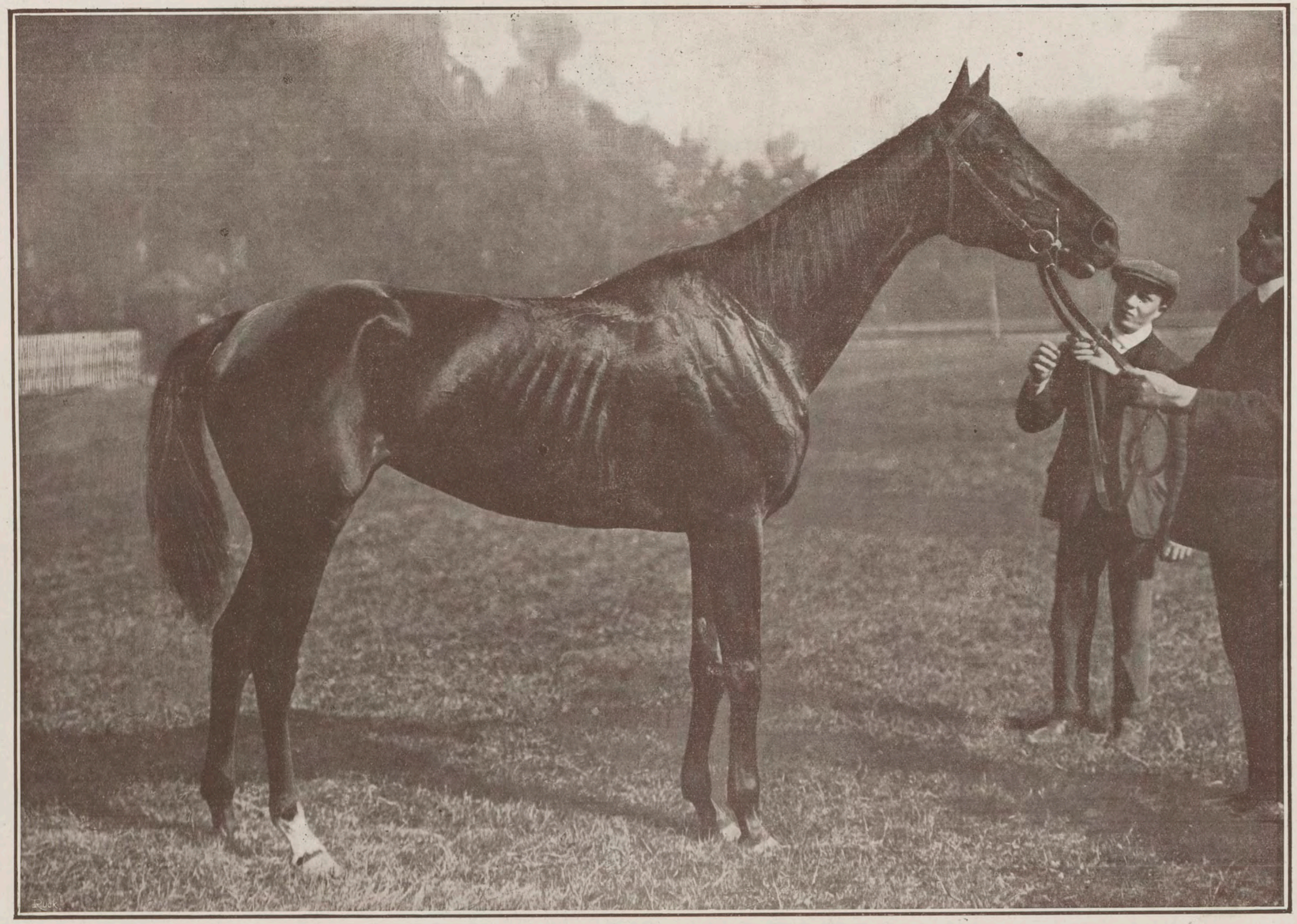
L'eau — même avec son air le plus calme — est un élément contre la résistance duquel bien des efforts se sont heurtés et se heurteront encore.

Aussi bien, doit-on reconnaître — sans discuter les moyens mais en constatant simplement les résultats — qu'en très peu de temps, en somme, on est passé du 30 au 55 de moyenne à l'heure : c'est une jolie ascension sur l'échelle des vitesses.

Et, par une tendance qu'explique le goût de ce jour au point de la rendre toute naturelle, on entend sauter du 55 chronométré officiellement à Evian, au 100 à l'heure après lequel Santos-Dumont s'acharne avec son appareil à hélice aérienne et qu'il doit réaliser d'ici le 1er janvier prochain, faute de quoi F. Charron, officiellement crédité de 5.000 francs, n'aura plus qu'à se présenter à la caisse de l'aimable Brésilien pour en toucher le montant.

Mais, — et bien qu'à l'heure où nous écrivons ces lignes, le 60 n'ait pas encore été atteint — non seulement on s'attaque au 100 de moyenne, mais on considère déjà que cette vitesse ne constitue pas, après tout, un idéal bien élevé et qu'il y a mieux à faire.

C'est pourquoi S. A. R. Mgr le prince Dom Jaime de Bourbon — Monseigneur est le fils de Dom Carlos — après avoir constitué un groupe d'études dans lequel on compte Mgr le duc de Montpensier, MM. le comte Clemensin du Maine,



PUNTA GORDA

La célèbre jument de M. J. Lieux qui vient de terminer sa carrière sportive en remportant le Prix Gladiateur.

le marquis de Montaigu, le comte Le Gonidec de Traissan, le vicomte de Cambourg, le vicomte de Vercelli de Ranzi, du Plessis-Quinquis, Mériadec de Quinquis. Son Altesse Royale, disons-nous, a décidé de s'attaquer, à son tour, au record de la vitesse sur l'eau.

Voici, du reste, les déclarations que le prince Dom Jaime de Bourbon a bien voulu faire au représentant de la *Vie au Grand Air*.

Le racer le *Bourbon*

Je ne vous demanderai pas, nous dit le prince, comment vous avez appris l'existence du racer « typhonoïde », qui s'appelle d'ailleurs bien le *Bourbon*, et qu'un groupe de mes amis et moi avons fait construire à Rézé-les-Nantes, dans les chantiers Beilvaire, sur les plans de l'ingénieur Chauvelon.

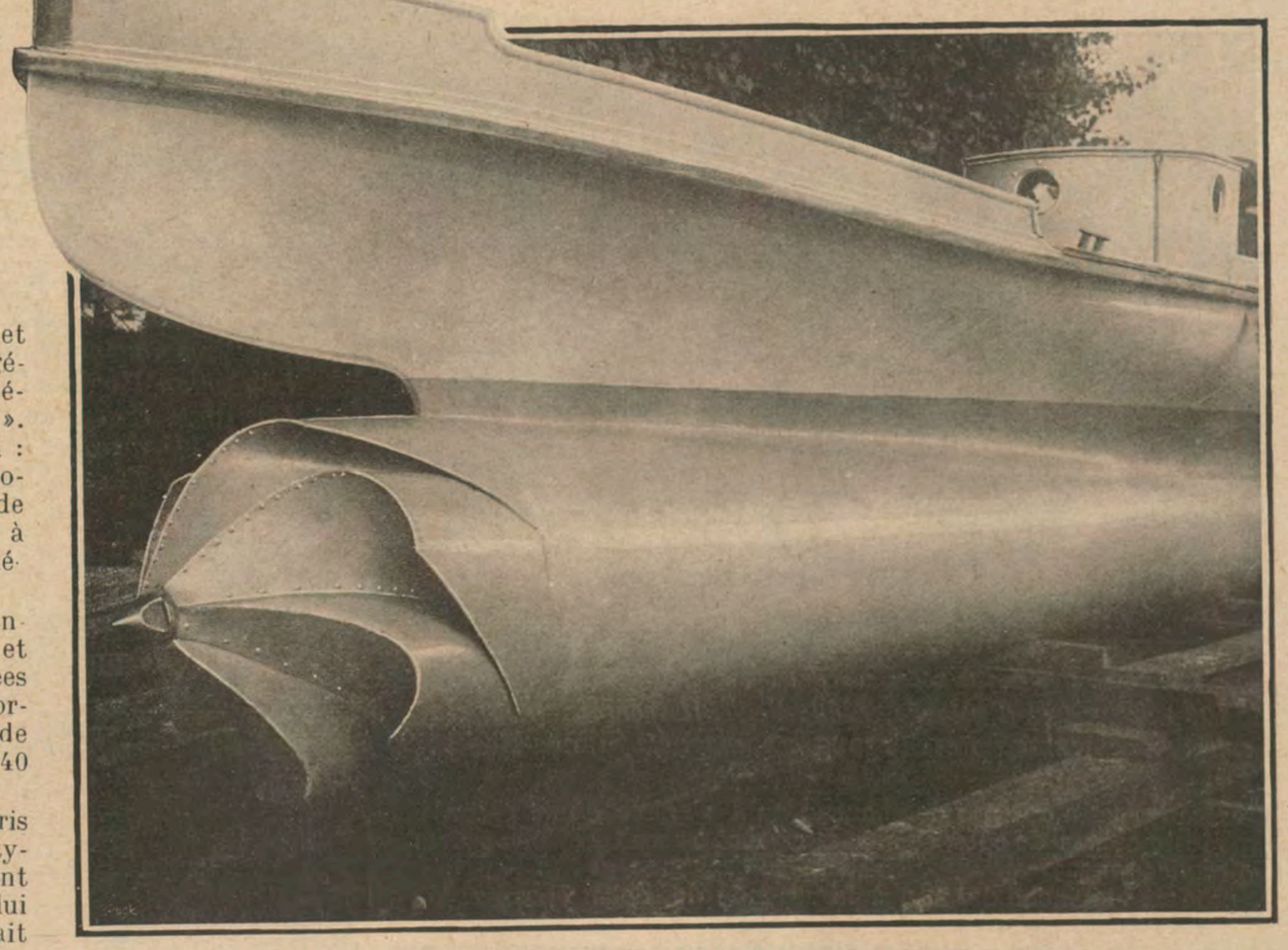
Sans entourer la construction du *Bourbon* d'aucun mystère — inutile d'ailleurs — nous n'avions point cru devoir en parler prématurément. A l'époque de sa mise en chantier, quelques feuilles nantaises y ont fait allusion, puis, plus tard, à l'époque des premiers essais, elles en causèrent assez sobrement pour expliquer le principe de propulsion de ce canot, principe qui n'aboutit à rien moins qu'à la suppression de l'hélice, telle que l'architecture navale la conçoit de nos jours, et qui tend à résoudre le problème de la vitesse dont la solution est contrariée par les phénomènes mêmes que produit le travail de cette hélice.

Depuis lors, le silence s'était fait autour du *Bourbon*. Puisque la presse spéciale veut rompre son silence, je ne vois aucun inconvénient à vous fournir quelques explications.

Il y a déjà assez longtemps que j'avais été frappé par des articles publiés dans différentes revues techniques françaises — mais notamment par des organes étrangers — sur les essais d'un appareil, propulseur pour les bateaux et que son inventeur, un ingénieur français, avait dénommé « typhonoïde ». Le but de cet appareil : obtenir, à puissance motrice égale, une vitesse de beaucoup supérieure à celle fournie avec une hélice.

Des expériences incontestablement probantes et rigoureusement contrôlées avaient été faites, à Bordeaux, sur des types de coques réduits à 2 m. 40 de longueur.

Plus récemment, à Paris même, l'inventeur du « typhonoïde », triomphant des objections qui lui étaient faites, démontrait par des résultats surprenants, la puissance attractive exercée par son appareil et prouvait qu'avec une énergie motrice extrêmement réduite, on pouvait déplacer, à une vitesse très grande, des poids considérables.



Le *Bourbon* vu de profil.

Le Bourbon *défie au prochain meeting monégasque les canots automobiles de tous les pays.*

Comment agit le « typhonoïde » et pourquoi son action propulsive est-elle supérieure à celle de l'hélice ? Voici :

Mais, tout d'abord, il y a lieu d'envisager le problème à un double point de vue : la théorie d'abord et la réalisation pratique des principes qu'elle établit !

Cette seconde phase de la question comporte trop souvent, quand il s'agit de recherches nouvelles, sa part de désillusions. Et bien, avec le « typhonoïde », j'ai des espérances de succès qui vont jusqu'à la presque certitude de n'aller au-devant d'aucun déboire.

Il y a longtemps, continue le prince, que l'on a établi la formule définitive qui détermine la vitesse d'un bateau, formule qui fait entrer en fonctions la puissance motrice, le déplacement et un coefficient dit d'utilisation.

Dosés dans les proportions suivantes, ces éléments s'expriment donc par la formule

$$V = m \sqrt{\frac{P}{B^2}}$$

V, étant la vitesse ;
P, la puissance motrice ;
B, le déplacement ;
m, le coefficient d'utilisation.

C'est autour de l'amélioration de *m* que se livre la bataille, car ce *m* comprend ce qui fait l'objet de l'étude constante des architectes navals : le travail de l'hélice et les lignes de la coque, autrement dit les deux facteurs les plus variables qui jouent un rôle dans la vitesse d'un canot.

Le typhonoïde remplaçant l'hélice, on voit combien son intervention est décisive dans la valeur du coefficient d'utilisation.

Or, ce qui constitue les inconvénients de l'hélice forme les avantages du typhonoïde, en d'autres termes ce qui nuit à l'une est la raison d'être de l'autre. Je m'explique :

On sait que le travail de l'hélice est accompagné des deux phénomènes suivants :

1° Le déplacement centrifuge dû à la projection tangentielle des molécules de la nappe d'eau, déplacement qui absorbe une puissance vive appréciable et diminue énormément le rendement. Cette diminution est proportionnelle au carré de la vitesse de rotation.

2° La cavitation — ou vide central — conséquence du phénomène précédent, et directement proportionnelle à la vitesse de rotation. La cavitation diminue la surface d'appui des lames de l'hélice, d'où perte d'énergie et inutilité du travail qu'elle fournit, puisque ce travail ne peut pas se traduire par un accroissement de vitesse du bateau.

A ces deux phénomènes, il convient d'ajouter une troisième difficulté qui se dresse à l'avant d'un bateau et qu'il y a lieu de vaincre : l'inertie des masses d'eau qui constitue une résistance croissant comme le carré de la vitesse.

Le dispositif propulseur dit « typhonoïde » installé sur le *Bourbon* ou plus exactement sous le *Bourbon*, à l'avant, utilise donc les deux phénomènes auxquels se heurte l'hélice ordinaire : 1° le « déplacement centrifuge » des molécules d'eau qui seul absorbe la puissance du moteur se trouve remplacé par un « forage centrifuge » qui substitue le « vide frontal » à la résistance que le bateau aurait à vaincre, pour couper l'eau ; 2° la cavitation qui provoque une rupture d'équilibre dans les pressions hydrostatiques et détermine une sorte d'appel pneumatique qui aspire le bateau, comme les typhons des mers chaudes attirent dans leur gouffre les navires qui s'y égarent, d'où l'expression « typhonoïde » appliquée au propulseur du *Bourbon*.

L'appareil typhonoïde est composé d'une succession de lames qui se développent en spirales de la pointe du propulseur jusqu'à la périphérie du cylindre qui lui sert d'enveloppe extérieure.

Chacune des lames comporte deux faces, l'une, sensiblement incurvée, détermine une action centrifuge sur les molécules d'eau ; l'autre, naturellement concave et dont la spire s'étend obliquement, produit l'appel pneumatique qui détermine l'entraînement du bateau.

Tel est, brièvement expliqué, le rôle du typhonoïde et son principe.

Voici maintenant quelques données sur le *Bourbon* :

Longueur entre perpendiculaires . .	16 mètres
Longueur de tôle en tête.	17 m. 900
Largeur au lacet du pont	1 m. 60
Largeur au maître-bau	1 m. 40
Creux sur quille au maître-bau	1 m. 64
Tirant d'eau	0 m. 80
Maîtresse section (surface)	0 m. 664
Diamètre du propulseur	0 m. 80
Poids en ordre de marche.	6 tonnes 1/2

J'ai, nous ajoute Dom Jaime, arrêté mon choix sur un 6-cylidres 200 chevaux Mutel.

Les premiers essais en Loire, dont, en septembre dernier, j'ai contrôlé moi-même les résultats, m'ont conduit à reconnaître l'excellence des moteurs de cette marque. Le *Bourbon* avait alors reçu deux 60-chevaux, de 130 et 150. Accouplés en tandem, ces deux moteurs m'ont donné toute satisfaction et je dois reconnaître que l'expérience, en ce qui concerne les moteurs de cette marque, a confirmé tout le bien que l'on m'en avait dit. Dans quelques jours, notre racer sera à Paris.

En avril prochain, il courra dans les eaux monégasques, et, d'ores et déjà, nous lançons pour cette époque, à tous les constructeurs du monde, un défi à courir sur les distances prévues par le programme des épreuves du meeting de Monaco.

Je sais que le principe du typhonoïde a rencontré pas mal de détracteurs, il en compte encore parmi les ingénieurs les plus notoires qui considèrent comme une chimère la recherche des vitesses sur l'eau dépassant le 100 à l'heure.

D'autres avis, bien moins pessimistes ont été émis par des hommes de qui l'opinion autorisée laisse place aux espérances les plus grandes.

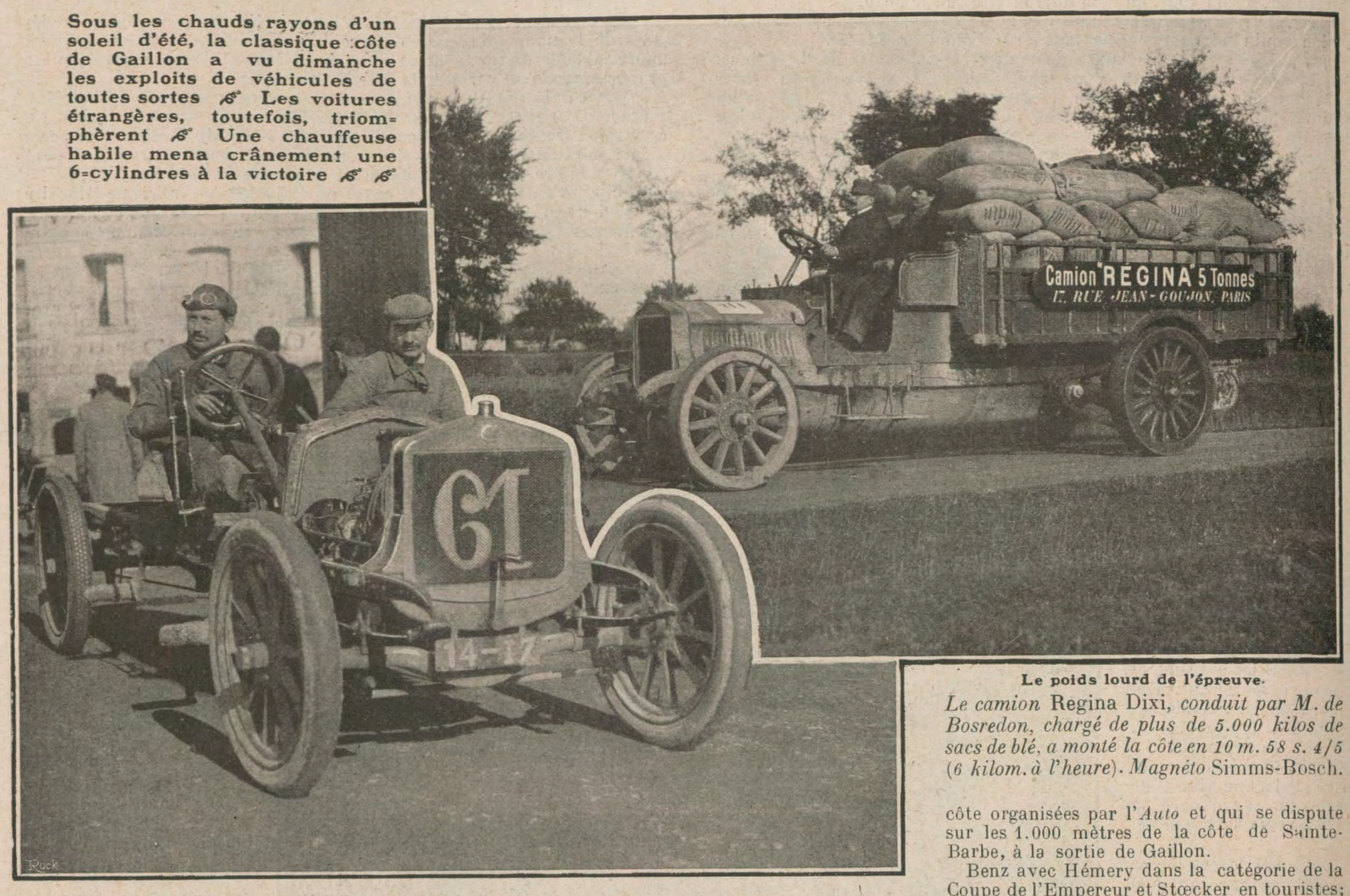
Je donne rendez-vous, aux uns et aux autres, à Monaco, en avril prochain.

Là, nous verrons si le *Bourbon* — qui battra pavillon français — fera une réalité de ce que d'aucuns appellent aujourd'hui chimère.

Georges Le Roy.

LE MEETING DE CÔTE DE GAILLON

Sous les chauds rayons d'un soleil d'été, la classique côte de Gaillon a vu dimanche les exploits de véhicules de toutes sortes ✍ Les voitures étrangères, toutefois, triomphèrent ✍ Une chauffeuse habile mena crânement une 6-cylindres à la victoire ✍ ✍



Le triomphe des petits alésages.

Sur sa voiture Regina Dixi *de 100 millimètres d'alésage, Ménard a gaillardement monté la côte en 59 s. 3/5, gagnant sa catégorie. Pneumatiques* Bergougnan, *magnéto* Simms-Bosch.

Le poids lourd de l'épreuve.

Le camion Regina Dixi, *conduit par M. de Bosredon, chargé de plus de 5.000 kilos de sacs de blé, a monté la côte en 10 m. 58 s. 4/5 (6 kilom. à l'heure). Magnéto* Simms-Bosch.

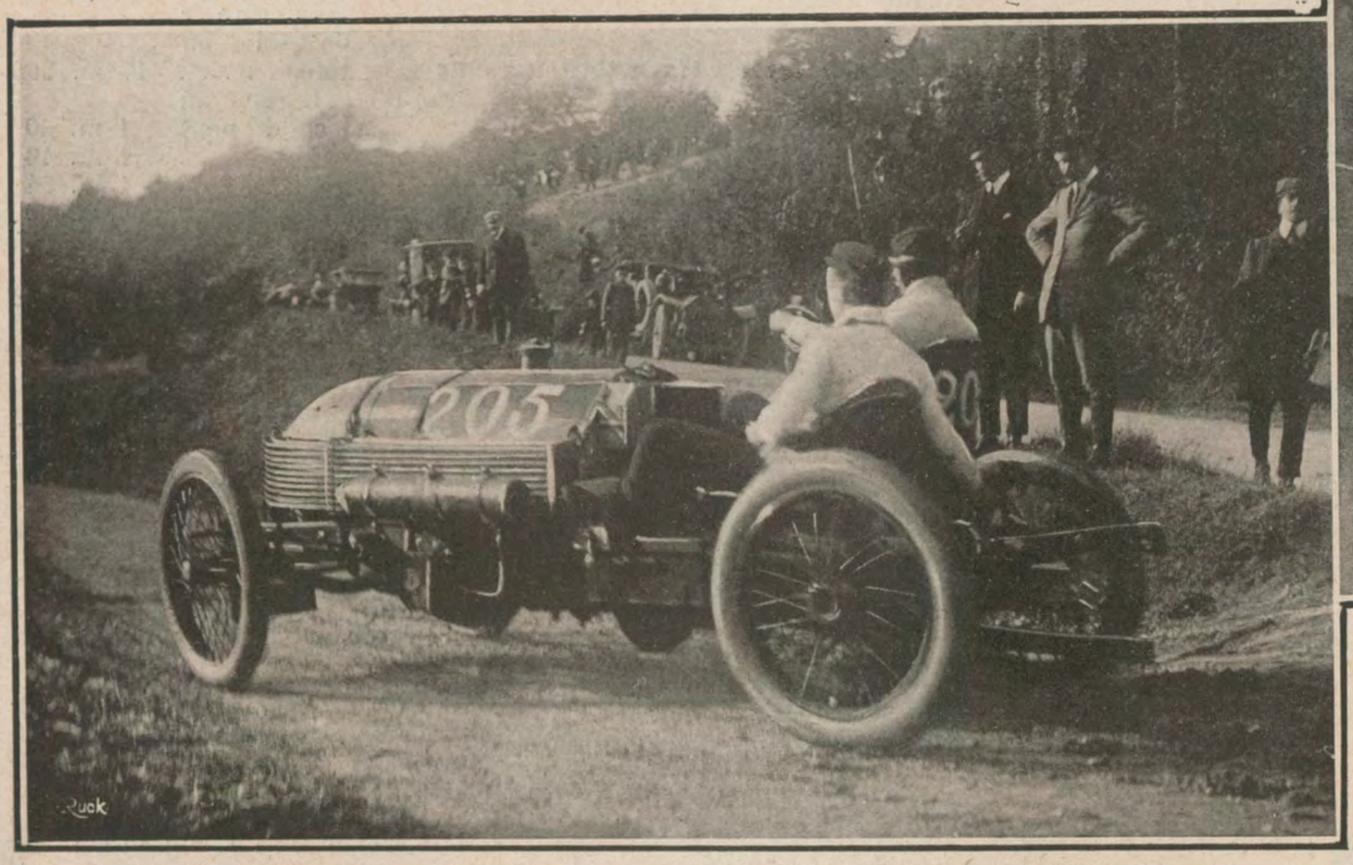
DÉCIDÉMENT, les voitures françaises n'ont pas de chance : qu'il s'agisse d'une épreuve classique ou d'une modeste course de côte, ce sont toujours les voitures étrangères qui se trouvent au premier rang.

Le fait s'est encore produit dimanche dernier, à la seconde des deux épreuves de côte organisées par l'*Auto* et qui se dispute sur les 1.000 mètres de la côte de Sainte-Barbe, à la sortie de Gaillon.

Benz avec Hémery dans la catégorie de la Coupe de l'Empereur et Stœcker en touristes;

Une concurrente devenue spectatrice.

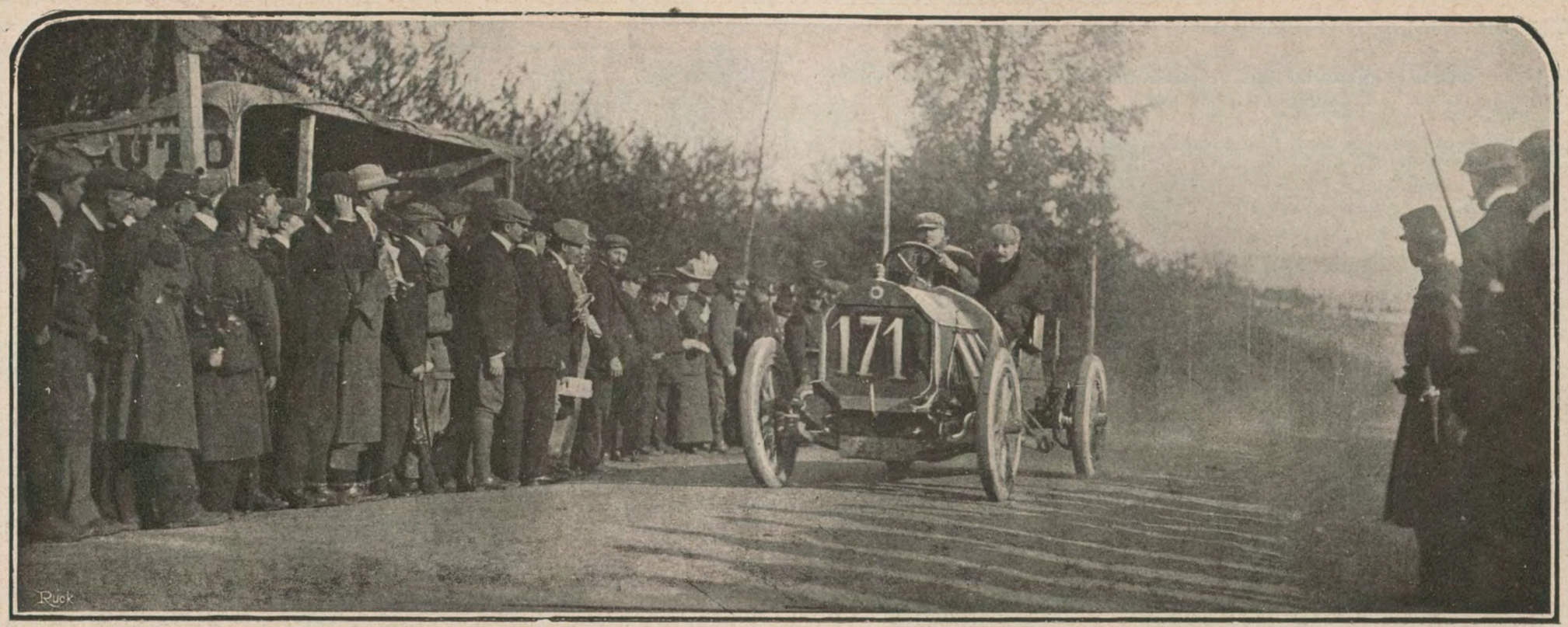
Miss Dorothy Lewitt, qui a gagné la catégorie de 91 à 110 millimètres d'alésage en 49 secondes, sur une 6-cylindres munie de pneumatiques Dunlop, *regarde passer ses concurrents.*



La triomphatrice du meeting.

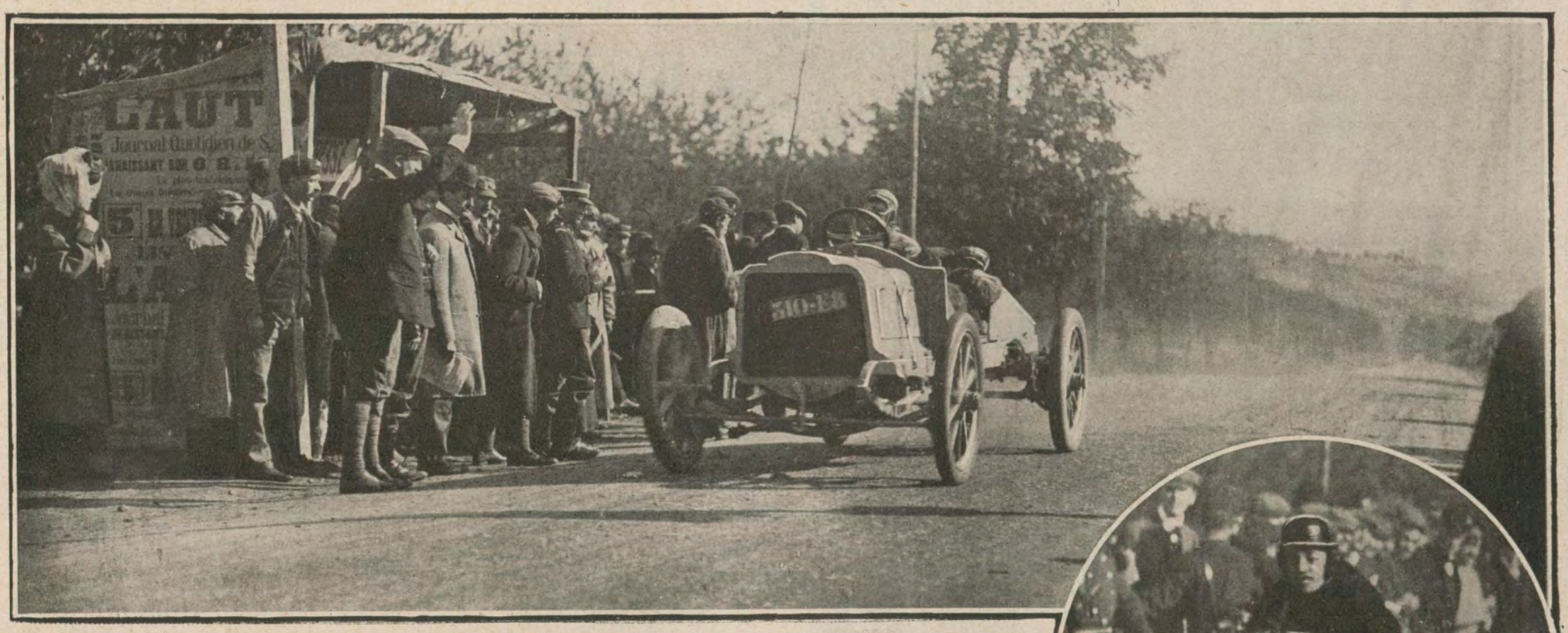
La vieille 6-cylindres obus, qui en est à sa cinquième année de course, a encore pris la première place à Gaillon, conduite par Newton, qui a monté les 1.000 mètres de côte en 26 s. 3/5, (136 kilom. 250 à l'heure). Pneumatiques Dunlop.

Mass avec Ballot, Napier avec miss Dorothy Lewitt et Glentworth dans les six-cylindres touristes et enfin avec Newton dans les voitures sans limitation de poids, barrèrent la route à nos représentants. Certes, ceux-ci se comportèrent vaillamment, mais ils se heur-



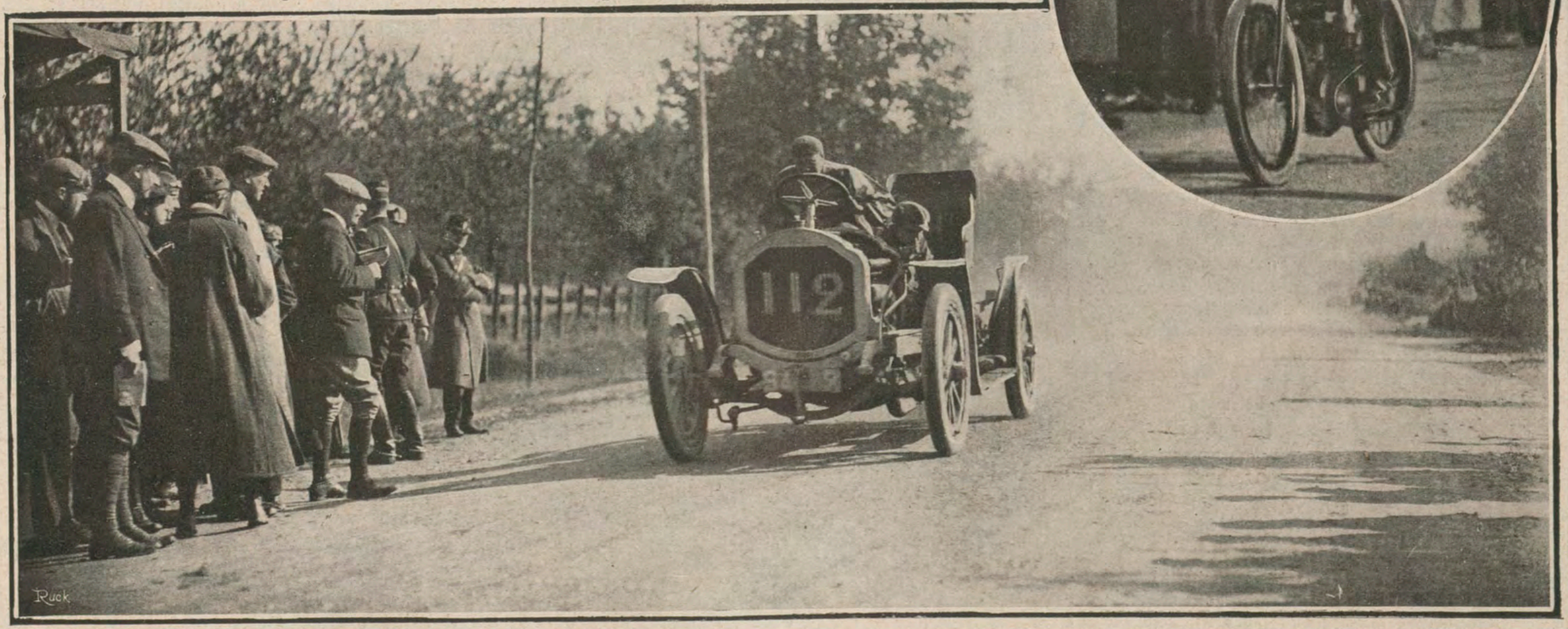
L'arrivée d'Hémery.

Hémery a gagné la catégorie réservée aux voitures type de la Coupe de l'Empereur, en 38 s. 1/5, sur voiture Benz, *pneumatiques* Continental, *magnéto* Simms-Bosch.



L'arrivée de Gasté.

L'excellent conducteur a gagné la catégorie F., voitures de tourisme de 121 à 125 millimètres d'alésage, en 48 secondes, pneumatiques Continental.



L'arrivée de Blaizot.

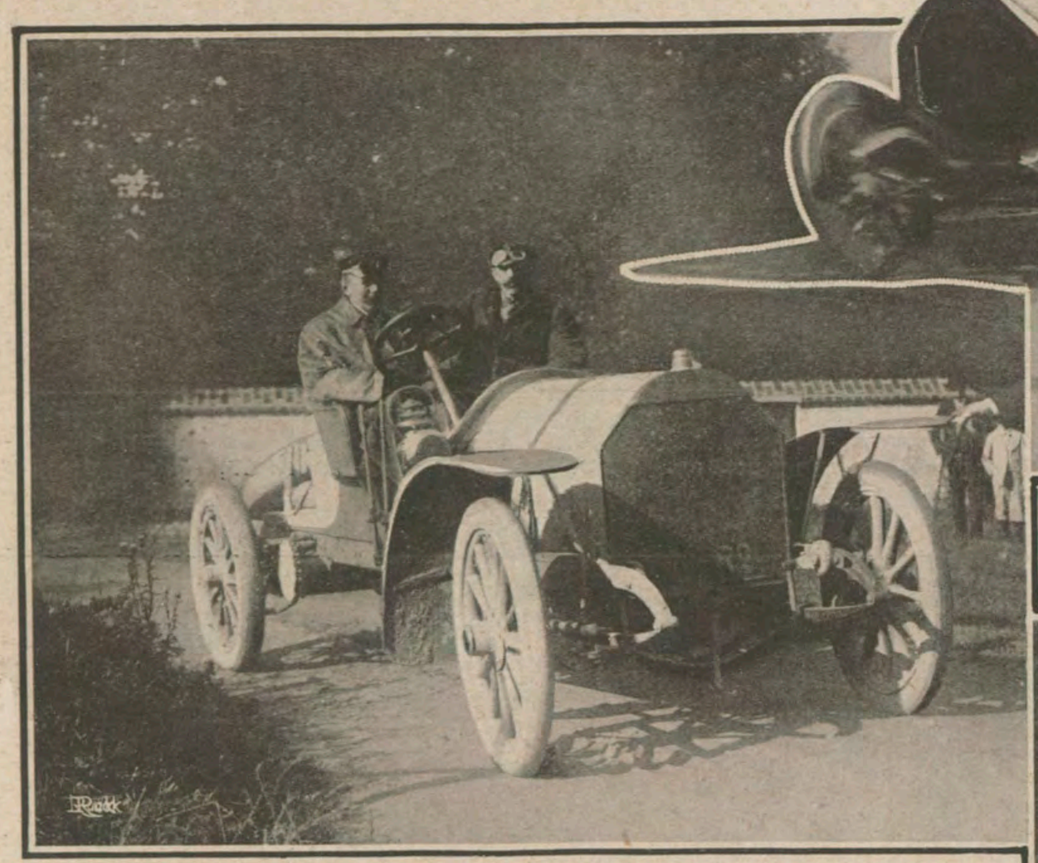
Continuant la série de ses succès, Blaizot a remporté la catégorie du Critérium de France, en 57 s. 3/5 sur voiture Martin-Lethimonnier, *pneumatiques* Continental.

Grapperon.

A fait le meilleur temps des motocyclettes, en 36 s. 1/5, sur motocyclette Alcyon.

tèrent à des concurrents plus préparés et établis spécialement en vue des épreuves dans lesquelles ils se présentaient.

Nous ne pouvons ici que répéter ce que nous avons dit à plusieurs reprises : les vrais vaincus de Gaillon, ce sont les absents. Et qu'ils ne croient pas que parce qu'ils n'étaient pas là leur défaite soit moins sensible. Leur devoir était d'être là où il y avait bataille. Il n'y a pas de petites épreuves. Celles que l'on peut dédaigner quand elles se passent entre Français ne doivent plus l'être aussitôt qu'elles sont internationales. Ce que nos constructeurs doivent bien se mettre dans l'idée, c'est que chaque fois qu'une voiture étrangère triomphe dans une épreuve, si peu importante qu'elle soit, c'est



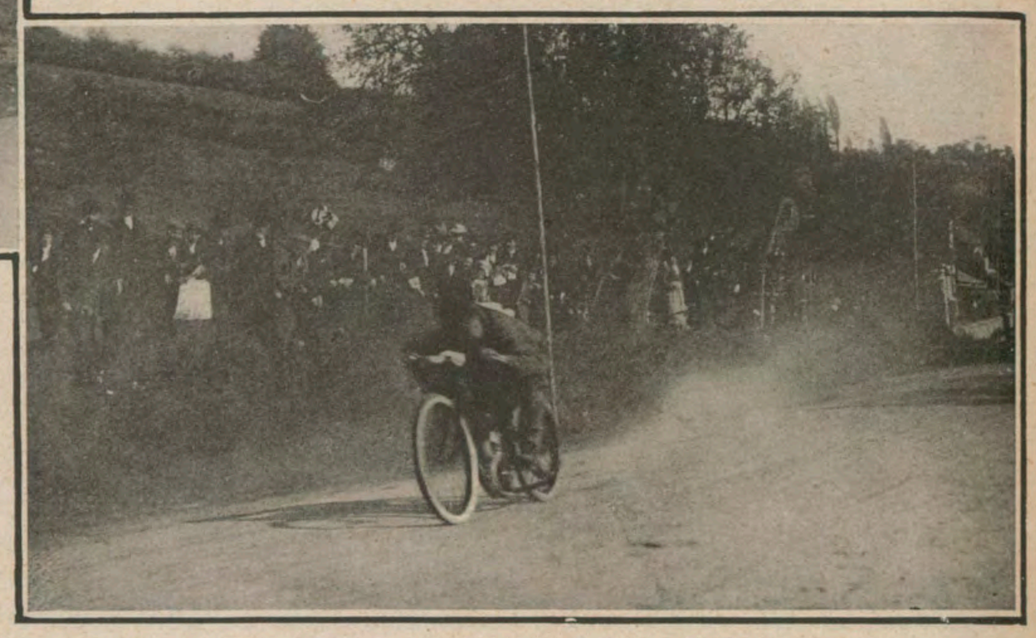
Richet au pesage.

Richet a gagné la catégorie des voitures au-dessus de 141 millimètres d'alésage, sur sa voiture Berliet, *magnéto* Simms-Bosch.

l'industrie française tout entière qui est battue. Nous avons hésité à aller courir à l'étranger; les étrangers n'hésitent pas à venir chez nous. C'est une équipe tout entière que Napier n'a pas craint de faire traverser la Manche. Elle va rentrer en Angleterre avec trois victoires et la première place dans le classement général. Vous pouvez être sûr que les journaux anglais vont transformer cette escarmouche en bataille rangée. En somme, l'honneur est sauf, puisque le record de la côte reste à Darracq, avec 25 secondes. Nous avons eu, cette année, une nouveauté : le camion Regina Dixi qui, conduit par M. de Bosredon, l'aimable directeur commercial de la maison, a gravi la côte à 6 kilomètres à l'heure, en portant plus de 50 tonnes de chargement utile. Ce début de Regina Dixi dans les poids lourds a été très remarqué. C'est encore la Regina Dixi de Ménard, qui a triomphé dans les petites voitures : avec ses 100 d'alésage elle a grimpé en 59 s. 3/5, battant de plus de 7 secondes ses concurrents. Blaizot a fait triompher la Martin Lethimonnier dans deux catégories. Sa petite 9/12 chevaux quatre cylindres du type fiacre a fait merveille. La Berliet de Richet a gagné sa catégorie en 44 secondes. Nous avons vu avec plaisir la vieille Gladiator de Paris-

Molon passe en vitesse.

Molon a fait le meilleur temps des voitures à 4 cylindres, 39 s. 1/5, sur sa voiture Gladiator *de Paris-Berlin.*



Bucquet au milieu de la côte.

Bucquet s'est classé premier dans les motocyclettes au-dessus de 50 kilos, en 37 s. 3/5, sur sa motocyclette Griffon.

Berlin, de Molon. Cette voiture de 1901 a fait le meilleur temps des quatre cylindres, 39 s. 1/5. C'est vraiment remarquable. Enfin, Grapperon avec Alcyon, et Griffon avec Bucquet, ont fait les meilleurs temps dans les deux catégories de motocyclettes : 36 secondes et 37 s. 3/5, très près, par suite, l'un de l'autre.

F.-A. Wheel.

LES MEMOIRES DE PAUL PONS

La saison des luttes va s'ouvrir le 1er novembre. Le véritable champion du monde, le détenteur de la *Ceinture d'or*, Paul Pons, sera l'étoile du Championnat.

Pour coïncider avec cette rentrée sensationnelle du géant invincible que les Parisiens n'ont pas applaudi depuis longtemps, la *Vie au Grand Air* réserve une surprise à ses lecteurs.

Elle commencera dans son prochain numéro :

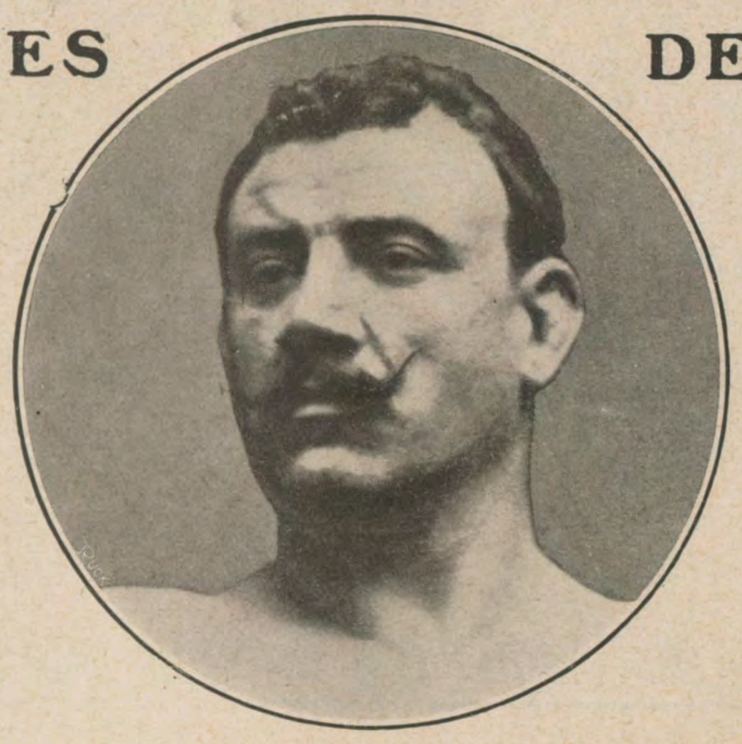
Vingt ans de lutte

MES MÉMOIRES

par PAUL PONS

Cette publication est appelée à faire beaucoup de bruit dans le monde de l'athlétisme.

Personne n'était mieux qualifié que Paul Pons pour écrire sembable ouvrage. N'est-il pas le doyen des lutteurs et n'est-il pas celui qui a eu raison de tous ceux qui lui ont été opposés ?



Paul Pons.

Le champion de lutte dont la Vie au Grand Air *commencera les* Mémoires *la semaine prochaine.*

Son récit sera d'autant plus passionnant qu'il fourmillera d'anecdotes sur les luttes et sur les championnats. Bien des coins ignorés de ce sport seront révélés au public.

Jamais encore on n'a publié semblable ouvrage. Aucun lutteur n'a, jusqu'ici, raconté son existence depuis ses pénibles débuts jusqu'au moment où il est arrivé à la gloire. Pons, qui lutte depuis vingt ans, Pons l'athlète qui s'est toujours montré le plus loyal et le plus correct des adversaires, a bien voulu consentir à donner aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* le récit de ses aventures aussi pittoresques que peu connues.

Tout le monde voudra lire

Les Mémoires de Paul Pons

De nombreuses photographies inédi es et des illustrations signées van Parys, le dessinateur dont les lecteurs de nos publications ont si souvent apprécié le talent reproduiront les types et les scènes les plus curieuses de ce véritable roman sportif.

ON DISQUALIFIE...

L'amateurisme est souvent mal compris par certains coureurs ℘ On ne peut exiger des pedestrians de payer leurs déplacements, mais on peut les obliger à courir lorsqu'ils ont reçu leurs frais ℘ Ceux qui font du tort aux véritables amateurs ℘ ℘ ℘ ℘

E. Rax.

E. Rax, le champion amateur qui vient d'être disqualifié à vie, pour avoir reçu de l'argent au meeting de Spa.

Après avoir sommeillé pendant la chaleur des mois d'été, Dame U. S. F. S. A. vient de se réveiller, et comme ces arbres aux allures bizarres qui, sans qu'on sache bien pourquoi, poussent en automne de nouvelles fleurs et des feuilles toutes neuves, elle a voulu nous donner une preuve de sa force, et, pour ce faire, a disqualifié en cinq secs quelques pauvres athlètes. Ceux-ci ne l'avaient, au fond, pas volé; mais, somme toute, ils n'étaient qu'un peu plus coupables que beaucoup d'autres de leurs confrères et leur malheureux sort n'est dû en grande partie qu'aux rivalités qui se heurtent au faîte de notre pouvoir dirigeant.

Donc l'Union a sabré. Dire que les motifs de sa sévérité étaient choses inédites serait se tromper grandement, car les faits qu'elle a eu à juger ne sont que des exemples tristes mais bien communs de tous les petits incidents peu propres qui maculent l'envers de l'amateurisme.

Du jour où les Sociétés et les journaux de sport ont vu tout le profit que l'on pouvait tirer du spectacle de gens courant à pied on peut dire que la définition de l'amateur prise au pied de la lettre n'a plus été qu'un vain mot.

Les amateurs ne sont pas des milliardaires

Comment voulez-vous, en effet, qu'un Monsieur à qui l'on demande d'aller trotter en rond à Hambourg ou à Marseille puisse le faire sans recevoir le remboursement à peu près intégral des frais que lui occasionnera ce déplacement, glorieux peut-être, mais fatigant et onéreux? Il faudrait que nos clubs athlétiques ne fussent peuplés que de fils de milliardaires et tel n'est pas le cas, que je sache. Il est donc impossible d'admettre qu'un homme de bon sens, jugeant sans haine, puisse désapprouver les prétentions très légitimes des jeunes gens qui demandent qu'en échange d'un effort parfois très dur et d'une somme de fatigue appréciable on les dédommage de tout ou partie de leurs frais.

Car, pour ce qui est des prix offerts, mieux vaut n'en point parler, ces miroirs à athlètes n'étant, neuf fois sur dix, que des amusettes sans valeur intrinsèque ou artistique.

D'autre part, comme on l'a très justement fait observer, la participation d'athlètes étrangers à un meeting, quel qu'il soit, n'a-t-elle pas, au fond, pour seul but d'attirer le plus possible de public payant, et d'enfler la recette?

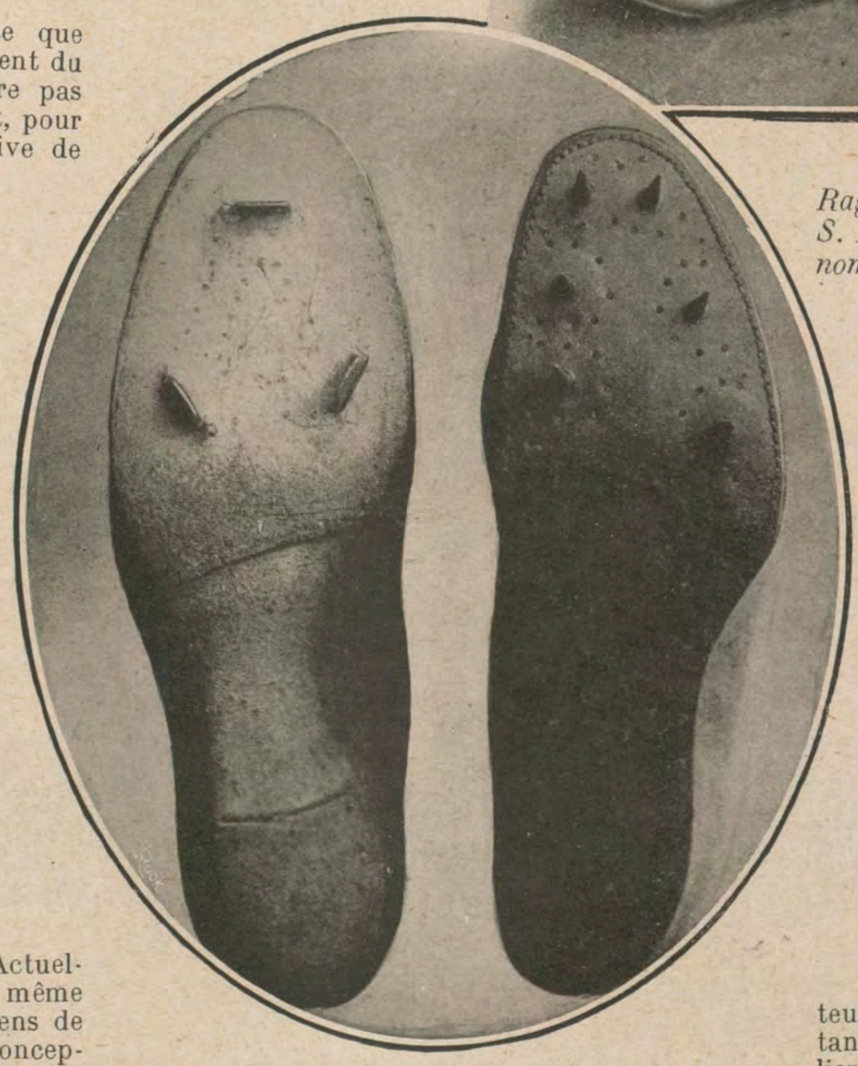
Dans ces conditions, est-il déshonnête que ceux qui se savent bien le principal élément du succès de ces réunions prétendent n'être pas obligés de faire un trou dans leur budget, pour le plus grand profit de l'Union sportive de Quimper-Corentin ou du Stade athlétique de Palavas-les-Flots?

Ce qui, toutefois, n'est plus correct et mérite punition, c'est l'incorrection dont malheureusement certains coureurs — et non des moindres — font parfois preuve au cours des déplacements d'été.

On en a vu demander non seulement des frais de voyage et d'hôtel, mais exiger des organisateurs bien d'autres choses encore. On en cite qui, après s'être gobergés durant leur séjour à l'hôtel, laissèrent la note à payer aux sportsmen de l'endroit. D'autres, enfin, et ceci est la plus récente manière, d'autres, dis-je, partis pour un meeting de deux jours, filèrent dès le soir du premier, après s'être fait payer les frais des deux journées.

Tout cela n'est-il pas du professionnalisme, et du plus mauvais? car autant je comprends Neveu ou Cibot débattant franchement un contrat avec un impresario de province, autant j'ai de la répulsion pour le Monsieur qui, tout en gardant les apparences d'un amateur, joue double jeu et tire un profit pécuniaire de la valeur de ses jambes.

Les clubs ne comprenaient autrefois que des athlètes qui se respectaient. Actuellement, les nécessités du succès quand même leur ont fait ouvrir leurs portes à des gens de moralité parfois facile et qui ont une conception souvent très élastique de ce qui se fait et ne se fait pas. Des victoires répétées ont justifié l'efficacité de ce mode de recrutement, mais le renom des chefs s'en est-il accru? J'en doute.



Deux types de chaussures.

Ragueneau a inventé un nouveau système de chaussures de course où les pointes sont remplacées par trois crampons.

Ragueneau et ses chaussures

Ragueneau vient d'être inquiété par l'U. S. F. S. A., pour avoir laissé donner son nom à des chaussures spéciales à la course à pied. De ce chef, on voulait le classer professionnel.

Le cas Ragueneau

Il est évident que nous ne saurions trop remercier l'U. S. F. S. A. d'épurer l'amateurisme en radiant les brebis galeuses qui font du tort aux véritables amateurs. Cependant, il ne faudrait pas généraliser, et, après une épuration partielle, l'U. S. F. S. A. ne voudra pas être plus royaliste que le roi en disqualifiant des hommes qui n'ont rien fait pour mériter cette mesure rigoureuse. On a beaucoup parlé, ces derniers temps, du cas Ragueneau. Le célèbre Montrougien aurait, paraît-il, vu agiter sur sa tête la foudre de nos dirigeants sous prétexte qu'une marque de souliers de course inventée par lui porterait son nom. Grands dieux! quel forfait! quel abominable crime! Cependant, si Ragueneau a découvert que les souliers à crampons sont préférables aux souliers à pointe et s'il est l'inventeur de ces fameux crampons, il ne peut pourtant pas faire appeler son innovation : souliers Dubois. C'est comme si on me disqualifiait sous prétexte qu'un chemisier au goût délicat, dont je ne saurais trop le louer, a mis en vente des cols de Fleurac.

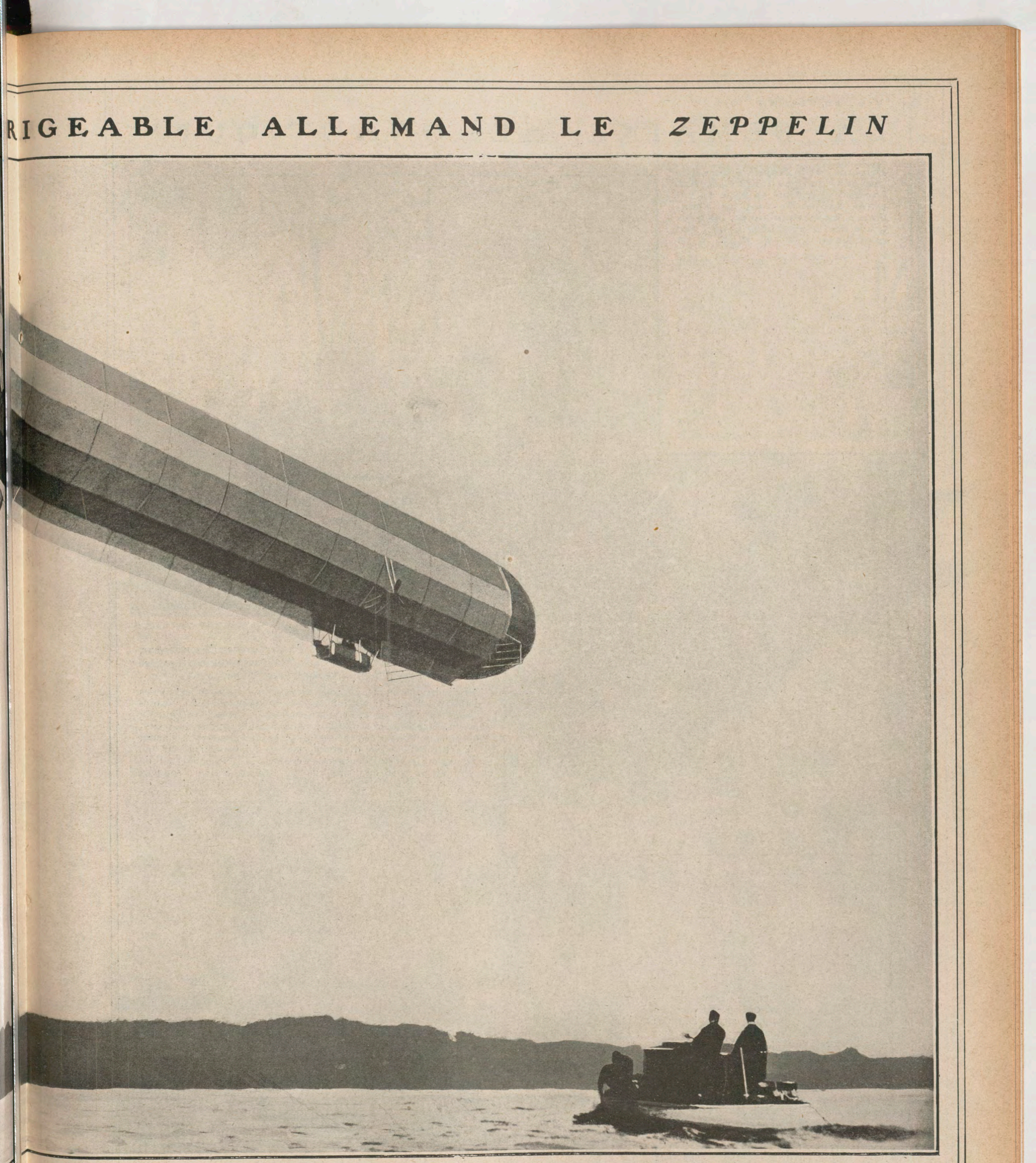
L. DE FLEURAC.

LE DIR

LE ZEPPELIN ÉVOLUANT AU-

Le comte Von Zeppelin, dont les recherches aéronautiques remontent à 1899, vient de démontrer l'excellence des « gros cubes ». Le Zeppelin III *a pu évoluer pendant sept heures autour du lac de Constance, à la vitesse de 50 kilomètres à l'heure, avec onze passagers à son bord. Le parcours total est évalué à 340 kilomètres. Le* Zeppelin III *a une longueur de 126 mètres, pour un volume de 11.300 mètres cubes. Il est actionné par deux moteurs de 85 chevaux*

RIGEABLE ALLEMAND LE *ZEPPELIN*



DESSUS DU LAC DE CONSTANCE

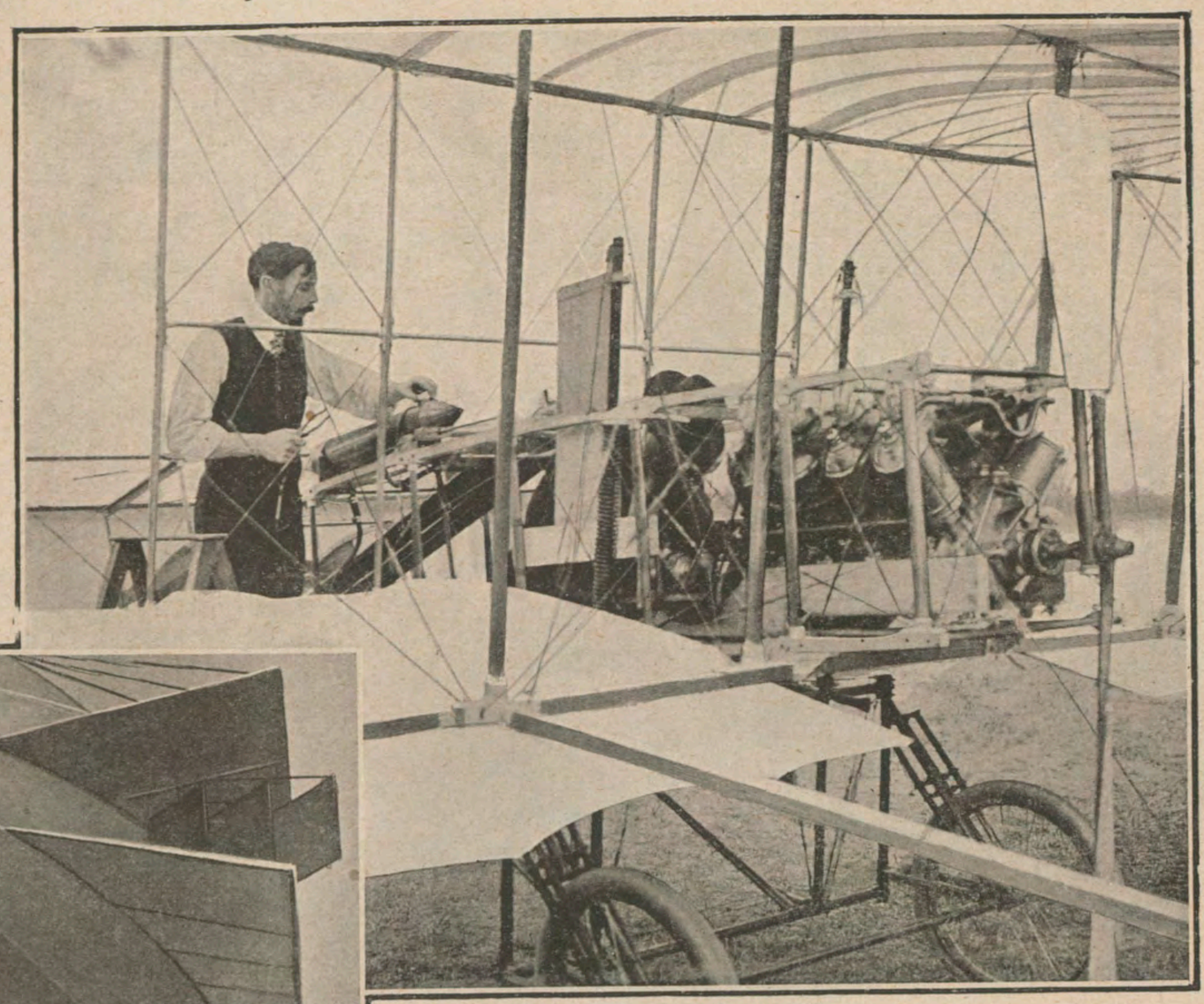
chacun, commandant deux paires d'hélices. Sa dernière ascension bat les records de distance, de durée et de vitesse, que détenaient nos ballons dirigeables. L'immense appareil ne présente plus qu'un seul défaut, qui résulte précisément de ses dimensions énormes : il est presque impossible de le faire atterrir dans la campagne. C'est pourquoi le lac de Constance est son aérodrome. Le Zeppelin *est construit avec les tissus caoutchoutés* Continental.

LA SEMAINE AÉRONAUTIQUE

Par FRANÇOIS PEYREY

Pendant que le *Zeppelin* émerveille tous ceux que passionne l'aéronat, Farman suit dans la voie du vol plané Santos-Dumont, qui abandonne, momentanément, les hauteurs de l'atmosphère pour l'élément humide ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

M. Pierre de Zeltner définit ainsi, originalement, dans *Omnia*, l'hydroplane de Santos-Dumont : « Le nouvel engin diffère de ceux qui ont été précédemment expérimentés. On pourrait dire que ces derniers sont des bateaux que leur vitesse, en conséquence de leur forme spécialement étudiée à cet effet, tend à faire sortir de l'eau et ricocher de vague en vague. L'appareil de M. Santos-Dumont pourrait être plutôt assimilé à ces insectes que nous voyons marcher à la surface de l'eau des mares ou ruisseaux, à la campagne, grâce à l'action capillaire qui s'exerce au bout de chacune de leurs pattes. Bien entendu, c'est là une simple apparence, et la théorie est la même pour le nouvel hydroplane que pour ses prédécesseurs. »

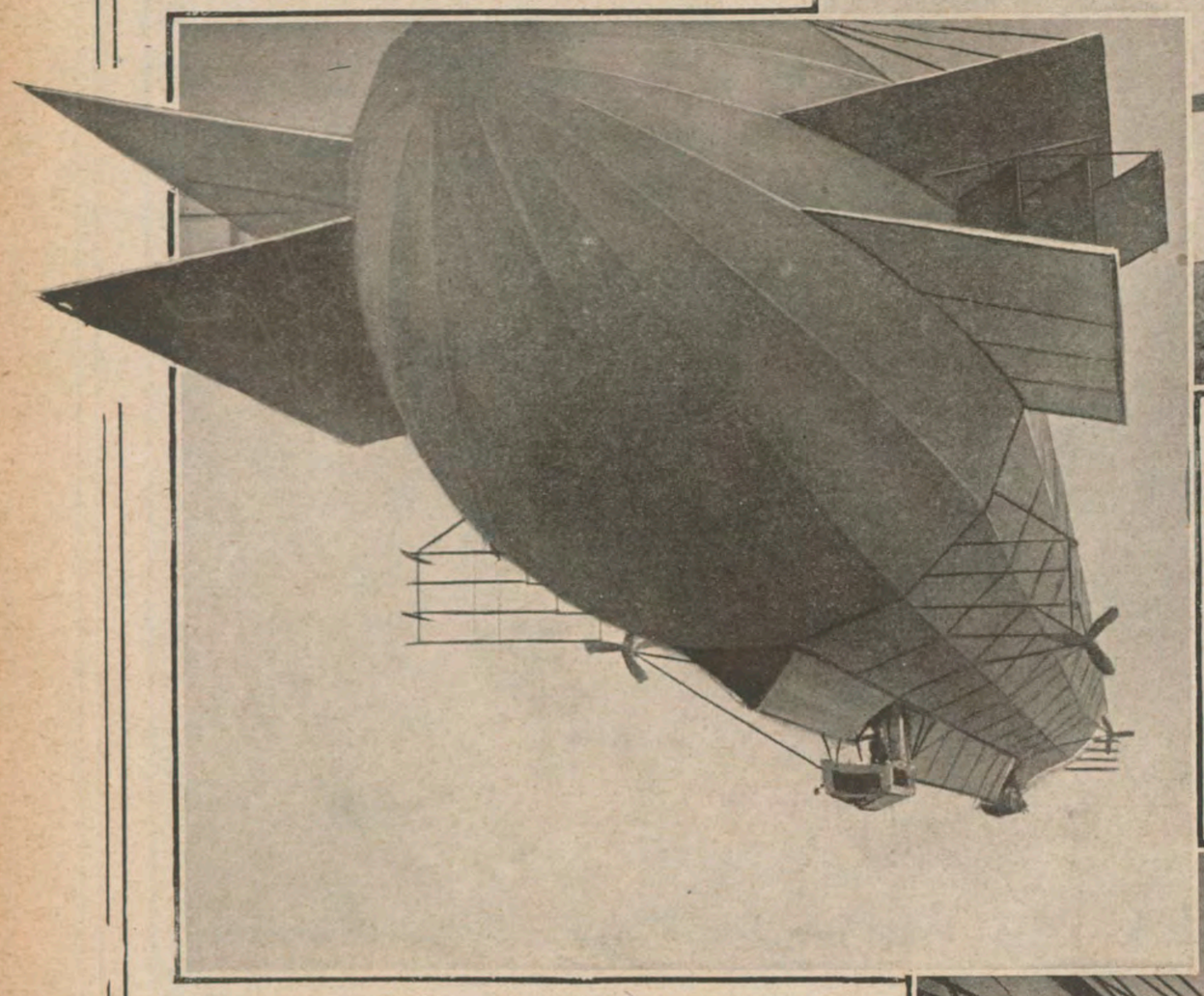


Farman et son aéroplane.

M. Henry Farman procède à un dernier examen de son moteur, avant de s'attaquer au record de la distance en aéroplane, que détient Santos-Dumont, avec 220 mètres.

16 cylindres, actionne, en prise directe, une hélice à trois pales (diamètre : 2 m. 10; pas : 2 mètres), accomplissant 25 révolutions à la seconde ou 1.500 à la minute à la vitesse de régime du moteur. Etant donné le pas du propulseur et le nombre de ses révolutions, la vitesse théorique est donc de 180 kilomètres à l'heure.

A l'extrémité arrière du grand fuseau, le pilote se tient sur une selle devant le volant de direction commandant un gouvernail de cuivre. Santos espère fermement gagner, à brève échéance, son pari engagé avec M. Charron, c'est-à-dire réaliser une vitesse de

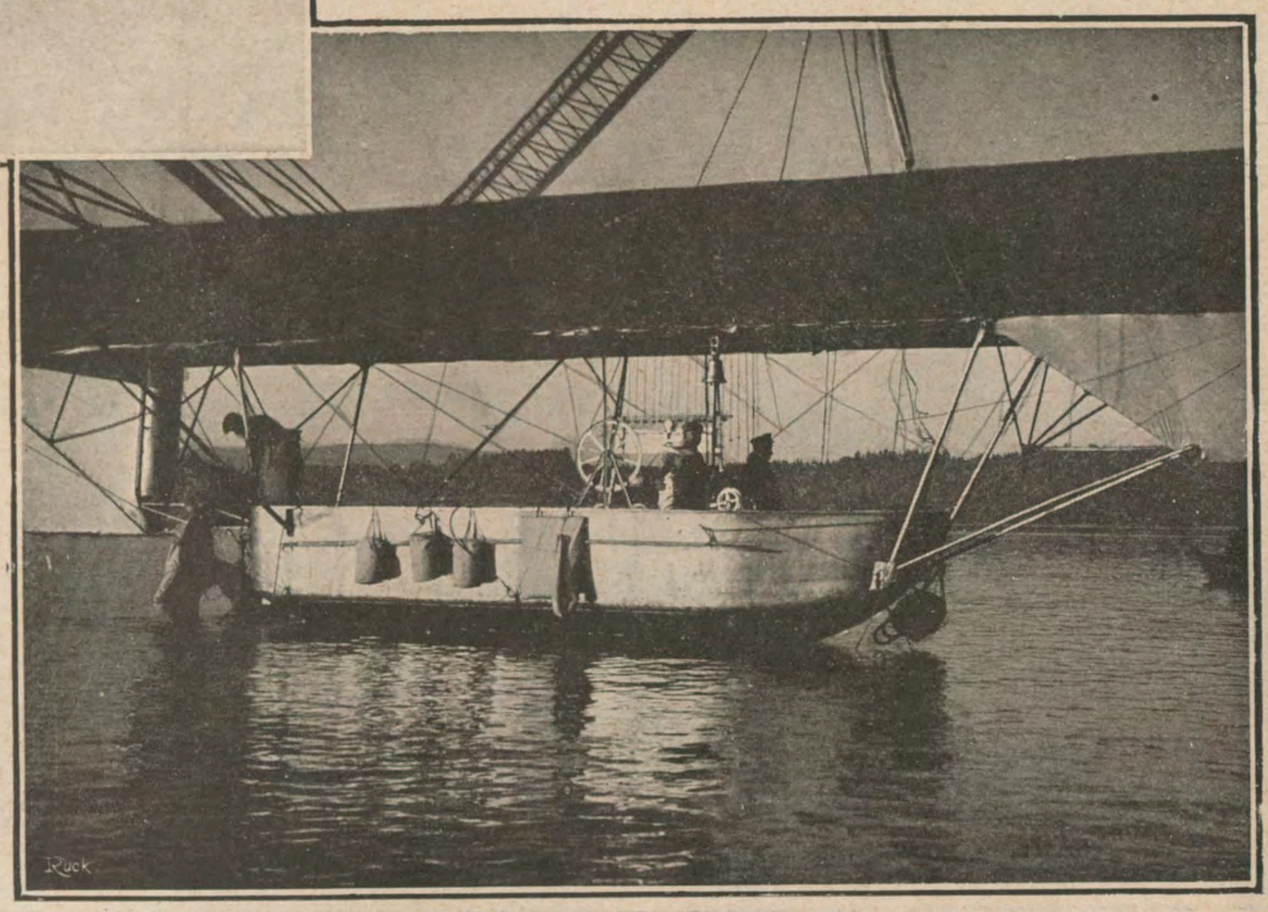


Le *Zeppelin* dans les airs.

Le Zeppelin III *a pu évoluer pendant sept heures autour du lac de Constance, à la vitesse de 50 kilomètres à l'heure, avec onze passagers.* (*Tissu caoutchouté* Continental.)

L'hydroplane Santos-Dumont — dix-huitième appareil du célèbre Brésilien — est constitué par trois fuseaux parallèles (armature d'aluminium et bois, tendue de tissu caoutchouté) et disposé de telle sorte que le fuseau principal (longueur : 10 mètres ; diamètre : 0 m. 54) se trouve entre deux fuseaux plus petits, égaux (longueur : 3 mètres ; diamètre : 0 m. 31), qui s'allongent à 1 m. 40 de distance, à droite et à gauche du premier. L'on dirait trois minuscules carènes d'aéronats dont le maître-couple serait au tiers à partir de l'avant. Ces fuseaux, gonflés d'hydrogène, reposent sur deux patins transversaux.

A 1 m. 10 au-dessus de l'avant, monté sur une armature d'acier, le moteur de 100-120 chevaux,



Un atterrissage du *Zeppelin*.

Le Zeppelin III *vient de battre les records de distance, de durée et de vitesse, que détenaient nos autoballons. Il est construit avec les tissus caoutchoutés* Continental.

100 kilomètres à l'heure dans les deux sens. La plupart des sportsmen partagent cet avis. Dans ce cas, Santos, avec sa générosité habituelle, en distribuerait le montant, soit 50.000 francs, à ses aides et aux pauvres de Paris.

L'aéroplane Farman. En aviation, M. Henry Farman marche avec succès sur les traces de Santos-Dumont et de M. Louis Blériot. Il a accompli, le 15 octobre, à bord de son aéroplane, un superbe vol artificiel, qui ne put être officiellement contrôlé, mais dépassant assurément deux cents mètres. M. Henry Farman doit convoquer au premier jour la Commission d'aviation de l'Aéro-Club de France et tentera de battre le record mondial. Ce record appartient encore, par 220 mètres, à Santos-Dumont, qui détient également, de ce fait, la Coupe Archdeacon.

Pendant son trajet aérien, M. Henry Farman, absolument maître de son équilibre en profondeur, eut tout le temps de manœuvrer son stabilisateur. « La hauteur de route, déclare-t-il, fut en moyenne de 6 mètres. L'appareil inclina d'un bord sur l'autre et se redressa de lui-même, ce qui prouve une bonne stabilité transversale. Cependant, dans la dernière envolée, je n'étais plus tout à fait debout au vent. Les frères Voisin, craignant de me voir drossé par une rafale de côté, me firent signe de m'arrêter. »

L'aéroplane H. Farman, construit par les frères Voisin, comporte une cellule centrale à deux plans superposés, de 10 m. 20 d'envergure sur 2 mètres de longueur antéro-postérieure. Ces plans, distants verticalement de 1 m. 50, sont reliés par un corps fuselé de 4 m. 50 de longueur et de section quadrangulaire, à une cellule arrière de 6 mètres d'envergure sur 2 mètres de longueur, dans le sens de la marche, munie d'un empennage stabilisateur spécial. Le gouvernail vertical est au centre de la cellule arrière. La partie du corps fuselé engagée dans la cellule avant, porte le siège de l'aviateur et derrière lui le moteur de 50 chevaux actionnant une hélice de 2 m. 10 de diamètre et 1 m. 10 de pas. En avant de l'appareil, se trouve un gouvernail de profondeur, biplan. Le tout repose sur chariot orientable. Surface portante : 50 mètres carrés ; poids total monté : 500 kilos.

Santos-Dumont à la barre.

Ainsi qu'on le voit, la position de Santos-Dumont n'est pas enviable.

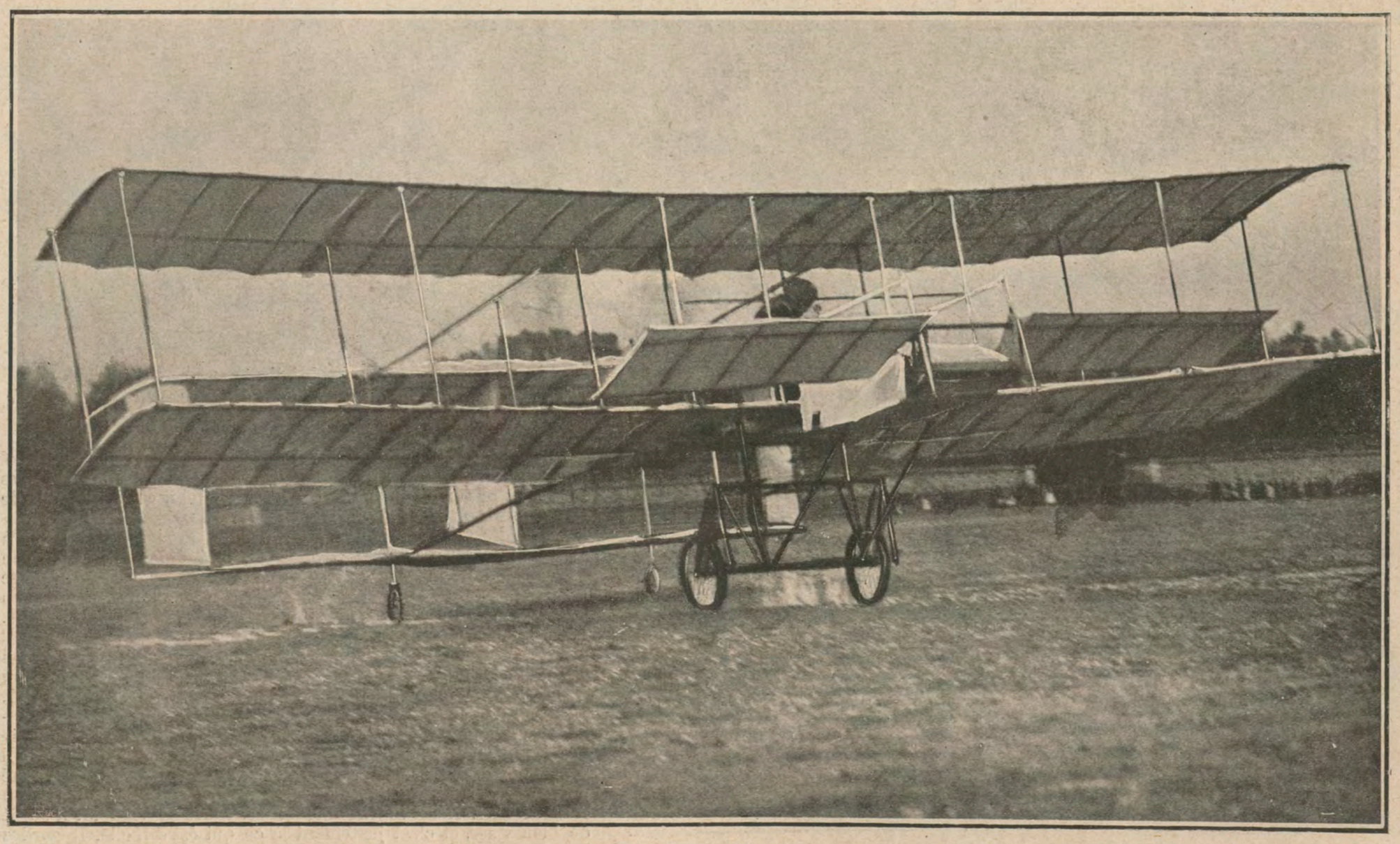
Déjà, au champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, témoin de cette récente performance, M. Henry Farman avait réussi, le 30 septembre, plusieurs vols de 30 à 80 mètres. Il va inviter incessamment la commission compétente à assister à des essais officiels. L'aviation peut, à juste titre, se réjouir d'avoir fait une nouvelle et excellente recrue.

Le dirigeable *Zeppelin* En Allemagne, le comte von Zeppelin, dont les recherches aéronautiques remontent à 1899, vient enfin de démontrer l'excellence des « gros cubes », déjà préconisés, au temps jadis, par Henri Giffard et Gaston Tissandier : le *Zeppelin III* a pu évoluer pendant sept heures autour du lac de Constance, à la vitesse de 50 kilomètres à l'heure, avec onze passagers à son bord !! Le parcours total est évalué à 340 kilomètres. M. Patrick Alexander, membre de l'Aéro-Club de France, assista à cette expérience remarquable, dont il se porte garant.

Le comte von Zeppelin possède, en effet, sur le lac de Constance, aux environs de Manzell et de Friedrichshafen, un hangar flottant, où il construit actuellement un quatrième ballon automobile. Le *Zeppelin III* avait 126 mètres de longueur, pour un volume de 11.300 mètres cubes, et était actionné par deux moteurs de 85 chevaux chacun, commandant deux paires d'hélices. Or, le *Zeppelin IV* pourra enlever dix-huit personnes ; sa force motrice sera de 240 chevaux en deux moteurs ; nous ignorons encore le volume exact de l'enveloppe.

La dernière ascension du *Zeppelin III* aura battu les records de distance, de durée et de vitesse que détenaient nos autoballons. Il est à souhaiter que le gouvernement français, qui paraît disposé à encourager la construction de nouveaux ballons de guerre, adopte une jauge et une force motrice suffisantes, permettant l'accomplissement de voyages sérieux et non de promenades de santé. L'appui financier du Kaiser, du gouvernement allemand et du roi de Wurtemberg a permis à M. de Zeppelin, absolument ruiné par ses premières expériences, de connaître le jour du triomphe. L'exemple est à suivre, surtout aujourd'hui où les Allemands paraissent nous distancer.

François Peyrey



L'aéroplane Henri Farman.

L'aéroplane Henri Farman semble devoir être celui qui, jusqu'ici, a donné les meilleurs résultats. Son record n'a pas été mesuré officiellement, mais tout porte à croire, d'après les mesures approximatives, qu'il a dépassé les 220 mètres que Santos-Dumont a réussi à parcourir dans un vol plané.

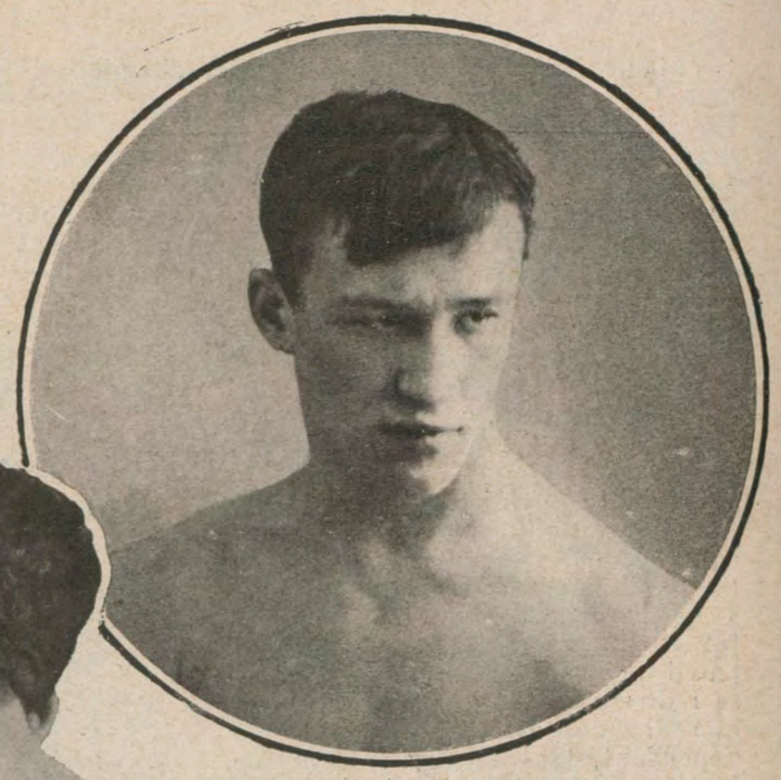
LE KNOCK-OUT

Par ALPHONSE CLARKE

Alphonse Clarke, dont les Parisiens viennent d'apprécier la science, indique à nos lecteurs les coups qui provoquent le knock-out

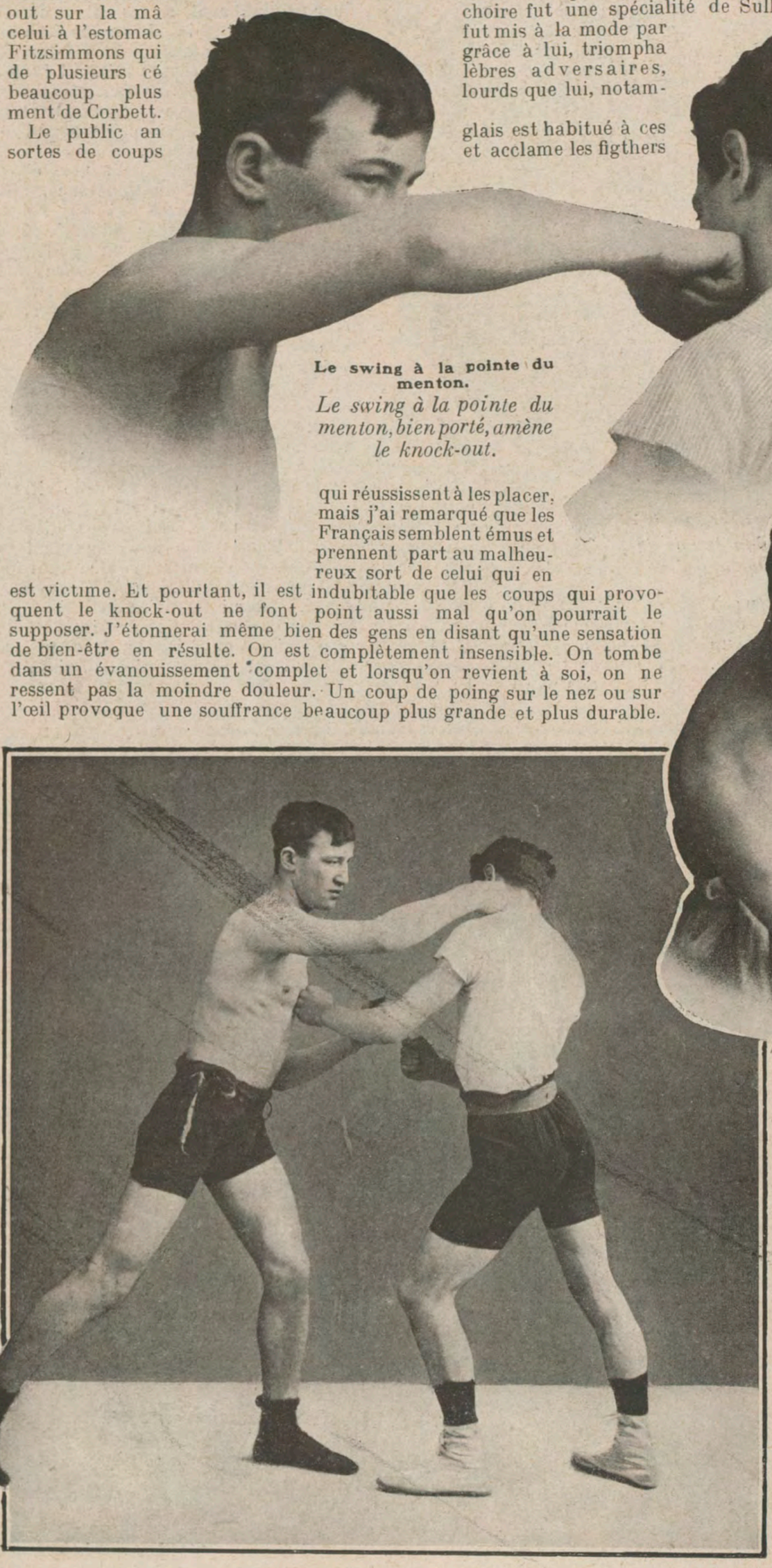
Le knock-out est le coup qui met hors de combat l'homme qui le reçoit. Trois endroits sont toujours visés et garantis par les boxeurs, parce qu'ils sont les seuls qui soient susceptibles d'amener cette façon de terminer le combat ; ce sont : la carotide, le creux de l'estomac et la pointe du menton. Le knock-out sur la mâchoire fut une spécialité de Sullivan et fut mis à la mode par Fitzsimmons qui grâce à lui, triompha de plusieurs célèbres adversaires, beaucoup plus lourds que lui, notamment de Corbett.

Le public anglais est habitué à ces sortes de coups et acclame les figthers qui réussissent à les placer, mais j'ai remarqué que les Français semblent émus et prennent part au malheureux sort de celui qui en est victime. Et pourtant, il est indubitable que les coups qui provoquent le knock-out ne font point aussi mal qu'on pourrait le supposer. J'étonnerai même bien des gens en disant qu'une sensation de bien-être en résulte. On est complètement insensible. On tombe dans un évanouissement complet et lorsqu'on revient à soi, on ne ressent pas la moindre douleur. Un coup de poing sur le nez ou sur l'œil provoque une souffrance beaucoup plus grande et plus durable.



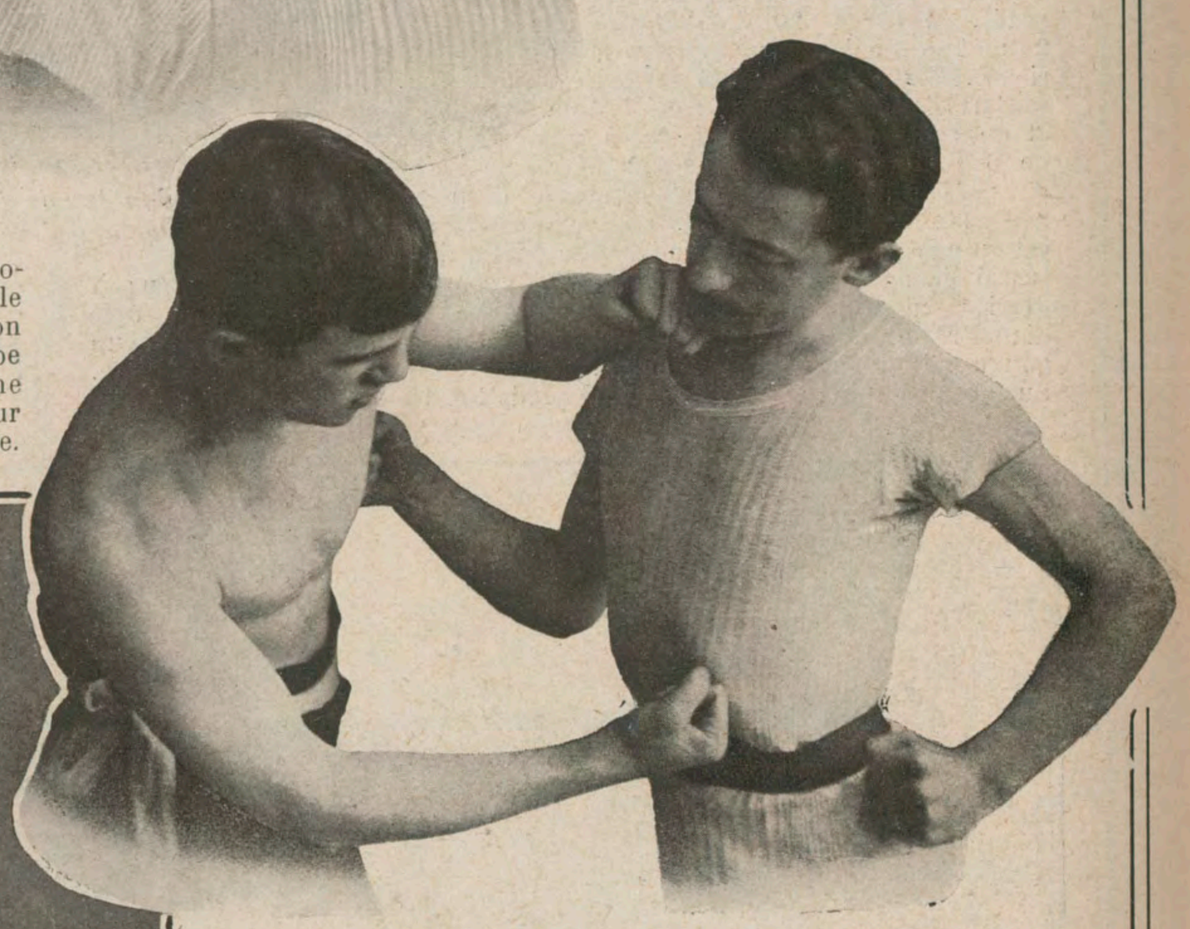
Alphonse Clarke.

Alphonse Clarke, champion de Clarkenwell, qui vient de se faire applaudir à Paris.



Le swing à la pointe du menton.

Le swing à la pointe du menton, bien porté, amène le knock-out.



Le hook à l'estomac.

Il faut frapper juste au creux de l'estomac, sur le xyphoïde, cartilage qui se trouve à l'extrémité du sternum.

Quelle que soit l'endurance et la résistance de l'homme, quel que soit l'entraînement des endroits sensibles, nous sommes tous à la merci du knock-out, contre lequel il est impossible de se prémunir autrement que par des parades.

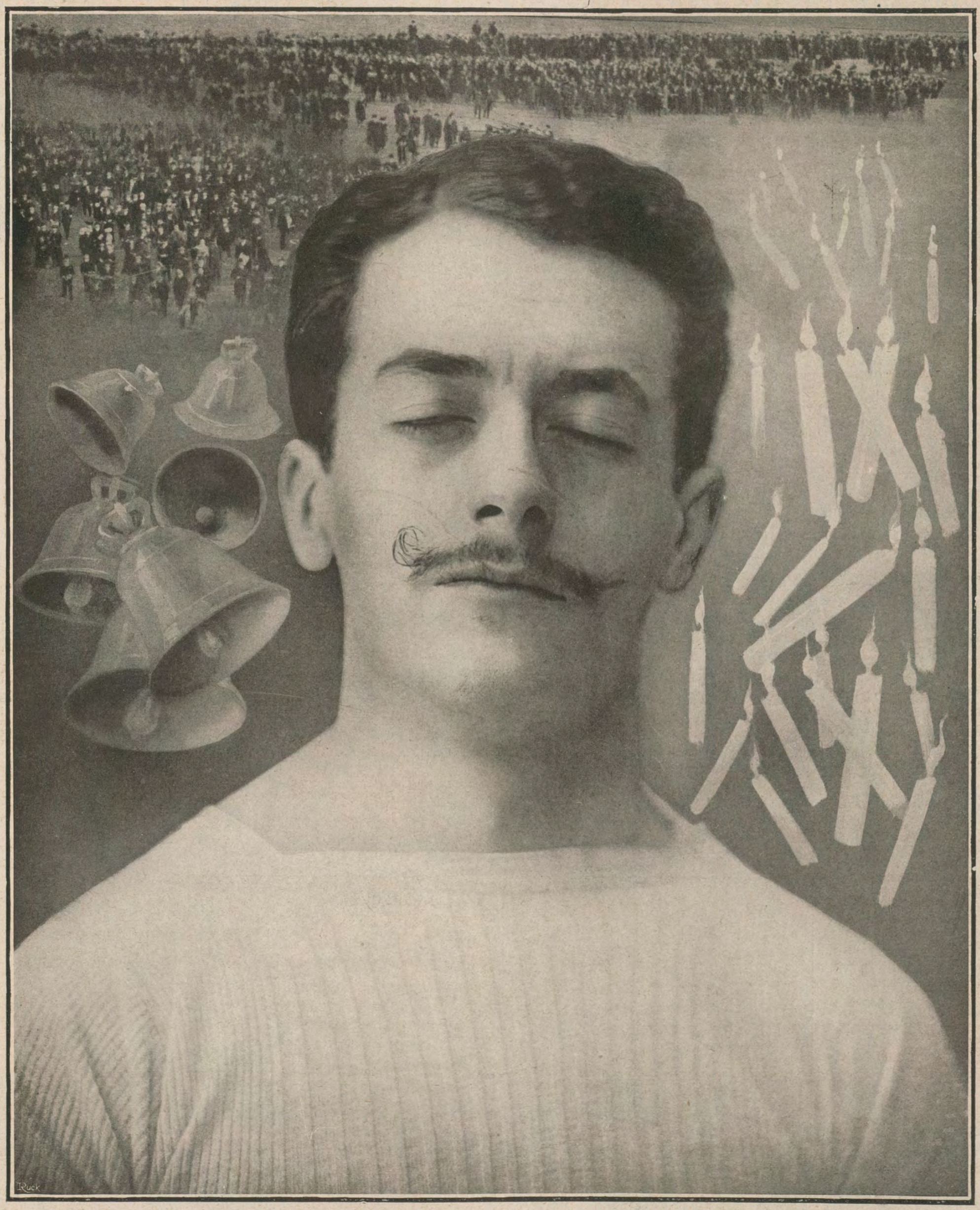
Le public s'étonne souvent en voyant un boxeur tomber à terre, alors qu'il semble avoir seulement été effleuré par son adversaire. Il s'imagine aussitôt qu'il y a une combinaison entre les deux hommes, d'autant plus qu'un instant auparavant un coup terrible a été porté presque au même endroit sans succès. En Angleterre, où nous sommes habitués au sport de la boxe, il n'y a jamais le moindre malentendu, tandis qu'en France j'ai plusieurs fois entendu crier : « Chiqué ! » Notamment le jour où mon camarade Young Lilley a knock-outé Cuny, le coup fatal, un cross à la pointe du menton, ne semblait pas capable d'endommager un enfant de six mois, et pourtant, une heure et demie après, Cuny ne se souvenait encore de rien, et soutenait même qu'il n'avait pas boxé. Le knock-out, ne l'oublions pas, est provoqué par un coup qui porte à l'endroit précis, et non point par un coup violent. Il est inutile d'employer toute sa vigueur, il suffit de bien viser, et c'est justement là ce qui est difficile. Regardez Ben Gray : peu d'hommes paraissent aussi résistants que lui ; bien des personnes m'ont dit : « Ce petit-là ne sera jamais battu qu'aux points ». Et cependant, Johnny Hughes a réussi à le knock-outer. Le knock-out est le but de tous les boxeurs, et, je le répète, tous les meilleurs figthers sont à sa merci.

ALPHONSE CLARKE.

Le hook à la carotide.

Lorsqu'un coup de poing est porté à la carotide, quelle que soit l'endurance de celui qui le reçoit, le knock-out est fatal. Mais il est très difficile d'atteindre exactement l'endroit sensible.

LES EFFETS DU KNOCK-OUT



IMPRESSIONS PRODUITES PAR LE KNOCK-OUT.

Lorsqu'un boxeur reçoit un coup de poing exactement à la pointe du menton, à la carotide ou au creux de l'estomac, il est knock-out, c'est-à-dire qu'il tombe sans connaissance. A voir la loque humaine étendue sur le ring, le public s'imagine que la souffrance doit être très forte. Il n'en est rien. L'homme, en recevant ce coup décisif, se croit simplement transporté devant une foule colossale, il entend résonner dans sa tête les sons des cloches les plus vibrantes et son œil perçoit la lueur de chandelles multiples.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

Un péage sur la route de Copenhague à Fredensberg. On voit qu'en Danemark on a gardé les coutumes ancestrales.

UNE GAFFE REGRETTABLE

On mène grand bruit, depuis quelques jours, dans la presse sportive quotidienne, au sujet de la campagne menée par l'association qui s'intitule : *Société contre les excès de l'automobilisme*, mais dont le but, voulu ou non, n'est autre que la ruine complète de l'industrie et du commerce de l'automobile.

Nous avons dénoncé, il y a longtemps déjà, dans la *Vie au Grand Air*, les projets de M. Ambroise Colin. Cet extraordinaire professeur de droit a de singulières idées en matière de droit des gens et d'équité, et s'il enseigne à la Faculté les principes qu'il prétend appliquer en dehors, ses élèves promettent de devenir de bien curieux juristes.

M. Colin prétend rendre les chauffeurs raisonnables responsables des accidents qui pourront être commis par des fous, ou par la faute de victimes parfois volontaires.

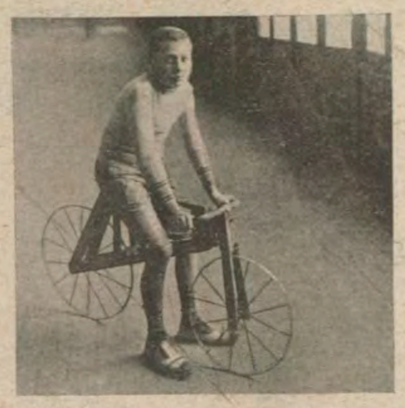
L'imprudent dont la voiture aura renversé un passant pourra fuir sans scrupule. Ce seront les autres qui paieront pour lui. Et, dans ces conditions, il est à croire que tout le monde l'imitera.

La Société d'Etudes législatives a déjà pas mal de *loups* à son actif. Ne serait-ce que la fameuse loi sur le repos hebdomadaire, qu'il a fallu se résoudre à ne pas appliquer. Mais ce qui est invraisemblable, c'est de voir parmi ses dirigeants un de ceux qui tiennent un grand rôle dans les Conseils du Touring Club, M. Defert. En acceptant la présidence de la Commission spéciale chargée d'étudier le projet de loi contre les automobiles, M. Defert a cru pouvoir lui apporter l'appui du T. C. F. Tous les membres de la puissante association qui ont lutté depuis des années pour la défense des droits du Tourisme et le développement de notre industrie cycliste et automobile protestent contre l'inqualifiable prétention de M. Defert. M. Ballif l'a désavoué déjà, mais ce n'est pas suffisant. Quand on fait une gaffe, il faut en subir les conséquences.

L'Assemblée générale du Touring Club se tient au commencement de décembre. La question ne manquera pas d'y être soulevée.

F.-A. Wheel.

Le départ d'une course d'automobiles de 24 heures courue à Point-Breeze Track, en Amérique. On voit que le public n'est pas très protégé contre les accidents.



Victor Blondeau, 11 ans, vainqueur en 14 s. 3/5 sur 100 mètres des championnats de bicyclettes en bois au Vélodrome d'Hiver.

AVANT-PREMIÈRE

Le Vél' d'hiver va ouvrir ses portes dimanche prochain.

Au programme : le Prix des frères Farman. Les frères Farman, un tandem fameux dont se souviennent les initiés de la première heure. Que sont-ils devenus ? Ils ont divisé leur existence en deux parties bien distinctes — comme pas mal de gens : les affaires et le plaisir. Tous deux ont versé dans l'automobile (ceci dit sans vouloir faire un mauvais à peu près), ça c'est le terrible « business ». Et le plaisir ? Henri Farman le coupe en deux : l'aviation, avec sa recherche de la solution du problème du plus lourd que l'air et la flânerie sur l'eau, la ligne à la main dans ce bras resserré de la Seine qui coule au pied du Goulet, a quelques kilomètres de Gaillon. Maurice Farman, autre disparu des pistes, consulte les astres, d'où publication d'ouvrages terriblement savants devant lesquels pâlissent les profanes.

Toujours au programme de dimanche : le Prix Stéphane. Qu'est devenu Stéphane et le souvenir des nuits passées dans la veillée du Bordeaux-Paris d'autrefois ?

Stéphane-Cottereau ! Image de la lutte épique des temps héroïques du cyclisme sur route, du vieux *Vélo* et son transparent sur la rue Meyerbeer ! de Pierre Giffard, de la littérature de Maurice Martin, des soliloques de Coquelle et des sophismes adroits de Victor Breyer.

Comme tout cela est vieillot, déjà, vieillot comme le premier Vél. d'hiv. dont le fils cadet va ouvrir ses portes en évoquant des noms qui resteront gravés dans la mémoire pour longtemps encore !

Jacques Mortane.

(Du 13 au 19 octobre).

AUTOMOBILE

Dimanche 13 octobre.

La Coupe de l'Auto. — Hydroplanes (50 kilom.). — 1. Ricochet X, en 1 h. 29 m. 35 s. — *Cruisers rapides.* 1re série : 1. Nautilus-Mutel ; — 2e série : 1. Jacqueline ; — 3e série : 1. Chrysis ; — 4e série : 1. La Lorraine. — *Cruisers extra-réglementaire*, — 1re série : 1. Motogodille I ; — 2e série : 1. Caoutchouc ; — 3e série : 1. Brochet.

CYCLISME

Dimanche 13 octobre.

Vélodrome d'Hiver. — *50 milles avec entraîneurs :* 1. Darragon, en 1 h. 6 m. 16 s. 4/5. ; 2. Mac Lean, à 5 tours ; 3. Simar, à 7 tours ; 4. Contenet, a 12 tours ; 5. Wills (abandonné).

HIPPISME

Dimanche 13 octobre.

Longchamp. — *Handicap Libre* (3.000 m.). : 1. Moulins la Marche, à M. J. Lieux (Ch. Childs) ; 2. Séjan ; 3. Merci. (6 partants.)

Prix Gladiateur (6.200 m.) : 1. Punta Gorda, à M. J. Lieux (Ch. Childs) ; 2. Le Gargan.

Jeudi 17 octobre.

Longchamp. — *Prix de la Salamandre* (1.600 m.). — 1. Kinkajou, à M. Delamarre (Ch. Childs) ; 2. Gambaiseuil ; 3. Janvier II. (5 partants.)

Vendredi 18 octobre.

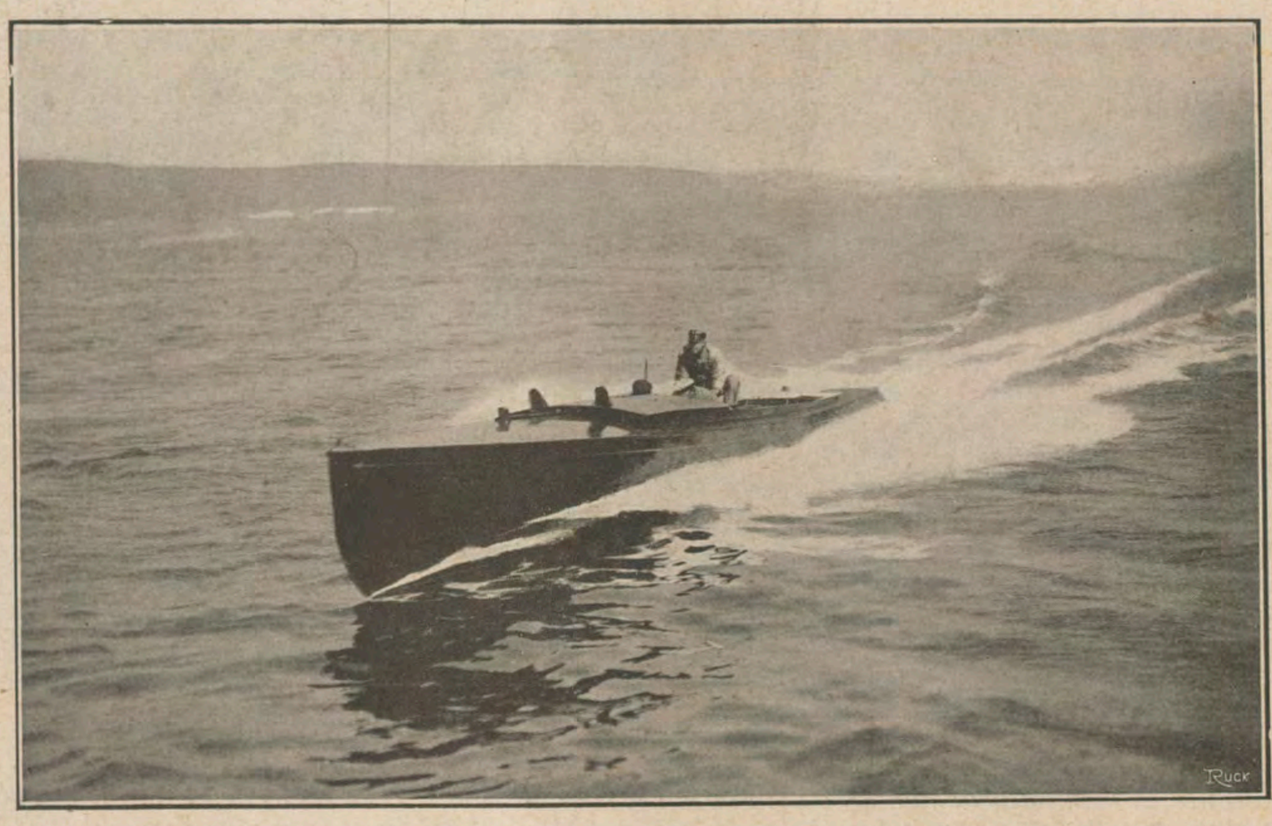
Maisons-Laffitte. — *Prix de Seine-et-Oise* (1.400 m.) : 1. Lamaneur, au Baron Foy (Ch. Childs) ; 2. Cartolina Syphon. (7 partants.)

NOTRE HORS-TEXTE

Nous publions en hors-texte, dans ce numéro, le portrait de la célèbre jument de M. Lieux, Punta-Gorda, qui vient de prendre sa retraite et d'être dirigée vers les haras. Par Le Capricorne et Philaé, Punta Gorda, âgée de 5 ans, a disputé 73 courses durant sa carrière. Elle remporta 25 victoires et rapporta plus de 466.000 francs d'argent public à son heureux propriétaire. Peu de juments ont fait preuve d'autant de courage et de ténacité. M. J. Lieux l'avait réclamée à M. Dimpault, le 14 avril 1905, pour 8.108 francs.

A NOS LECTEURS

Nous sommes acheteurs, au prix de 3 francs l'exemplaire, des numéros suivants de *la Vie au Grand Air :* 1, 4, 5, 31, 33, 40, 126, 134, 143, 173, 174, 175, 180, 183, 195, 278, 306, à condition qu'ils nous parviennent franco, 90, Avenue des Champs-Elysées, Paris. La somme correspondante sera envoyée par retour du courrier.



L'IRÈNE, CANOT-AUTOMOBILE AMÉRICAIN

*L'*Irène, *qui vient de remporter un championnat de 30 milles à New-York, à une vitesse de 24 nœuds à l'heure, battant le canot* Dixie, *arrêté par suite de la rupture d'un cylindre. Dixie est le canot le plus rapide d'Amérique. Il a remporté, cette année, en Angleterre, la Coupe Harmsworth.*

Divertissement de matelots suédois. Sur tous les navires, ils ont constitué des équipes de football, très habiles à ce sport.

UN DRÔLE DE SPORT

Un music-hall de Londres vient d'engager un de nos jeunes compatriotes qui a, paraît-il, le génie du diabolo. Et c'est pour notre pays un bien grand honneur. Ce jeune homme est originaire d'Etampes, et les habitants d'Etampes paraissent avoir de merveilleuses dispositions pour cet art, renouvelé de nos grands-pères. Et la coquette cité peut s'enorgueillir à juste titre de la gloire de ses concitoyens.

C'est, sans nul doute, un exercice très athlétique que de lancer en l'air le diabolo un nombre de fois variant entre quinze cents et six mille (car, en l'absence d'une fédération, on n'est pas bien fixé sur le chiffre exact du record). Et il ne peut que développer de remarquables qualités de patience et d'énergie. Il les développera surtout chez les spectateurs, qui exécuteront, en le regardant jusqu'au bout, un exploit digne des Romains. Et c'est par là que la race humaine, peu à peu, se sauvera de la dégénérescence qui la guettait.

Et maintenant, quand verrons-nous deux, trois ou quatre athlètes du même genre se réunir pour *jouer* vraiment au diabolo et doter enfin notre patrie d'un sport nouveau ? Car on pourrait lancer pendant cent ans le petit objet à 30 mètres de haut et le rattraper sur sa corde, sans se douter que ce n'est là qu'un exercice d'entraînement. Que dirait-on d'un monsieur qui s'amuserait toute sa vie à faire rebondir une balle sur une raquette et qui appellerait cela jouer au lawn-tennis ?

Il est vrai qu'en France nos joueurs suivent les règles de ce sport et ne savent pas mieux le pratiquer pour cette raison. Espérons que le diabolo comptera de véritables champions français.

Fernand Bidault.

Le lieutenant Addison, vainqueur du Prix du Roi au Championnat de tir de Bisley, en Angleterre.

JOCKEYS ET APPRENTIS

On a pu croire que la course fournie par Radium, le champion anglais, dans notre Prix du Conseil Municipal, serait la dernière de sa carrière : forfait avait été déclaré pour lui dans les Cesarewitch Stakes. Il n'en était rien, heureusement : son abstention devait être imputée, non à un claquage, mais à une attaque de rhumatisme, qui ne l'a pas empêché, du reste, de disputer, le lendemain même du grand handicap, et de remporter d'une encolure les Lowther Stakes, battant Offer, Larig et le trop fameux My Pet II, qui a fini quatrième sur quatre. Fait à noter, Radium était monté par B. Lynham et non plus par le crack jockey G. Mac Call, qui l'a piloté de la façon que chacun a pu apprécier à Longchamp, l'autre jour. On annonce même que l'engagement de ce dernier avec l'écurie Rothschild vient de prendre fin : il y a là plus qu'une coïncidence.

B. Lynham est un proche parent de l'entraîneur du prince Murat : cette année même, il est venu à Chantilly monter Foudroyante dans le Prix de Diane et il a piloté, ce jour-là, la gagnante de la dernière épreuve, La Neuville. Nous sommes destinés à faire plus ample connaissance avec lui, car il vient, paraît-il, d'être engagé par M. Caillault comme premier jockey.

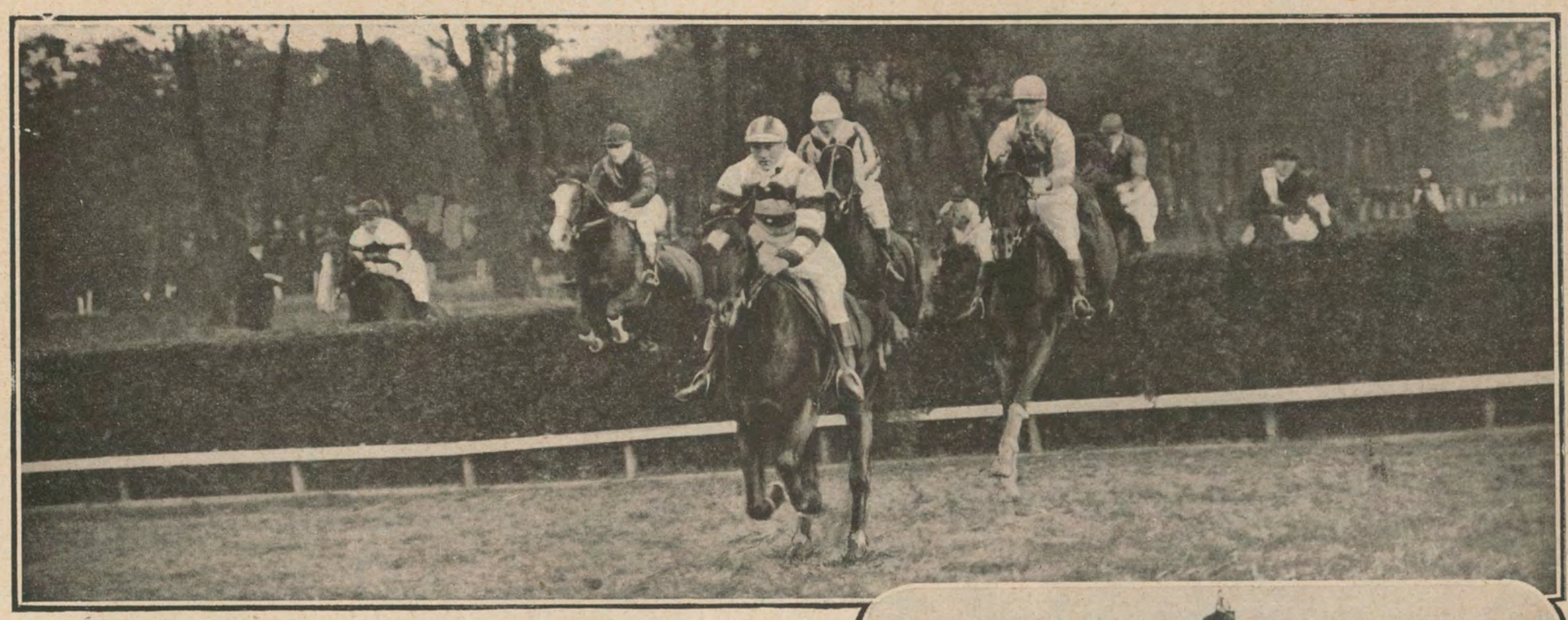
Le personnel des jockeys subira des modifications profondes : O'Connor quitte encore la France pour l'Allemagne, accompagné, cette fois, de J. Reiff. Cormack semble vouloir se retirer des affaires. C'est une véritable émigration : cependant il n'y a pas à prendre ombrage de ces départs. Non seulement il nous restera des princes de la cravache, avec les Stern, les Bellhouse, les M. Henry, mais nous avons en outre toute une pléiade de jeunes apprentis pleins d'avenir, dont les succès dépasseront bientôt ceux des cracks de la spécialité : M. Barat, Jennings, Rolfe, Benson, Horan et Davis, telles sont les révélations de l'année. Tout l'honneur en revient à la Société du Sport de France, qui cumule l'amélioration de la race chevaline avec celle de la race des jockeys.

Roïard.

Conquistador, par Le Hardy et Betrouw, *à M. C. Blanc* (Hobbs), *gagnant du Prix* Le Destrier (2.000 m.) 10.000 fr.), *à Maisons-Laffitte.*

Le Prix du Cèdre et le Prix de la Forêt

par RENÉ RIONDET



Le Prix de la Lorraine (Saint-Ouen, 15 octobre, haies, 2.500 m.).

Minaret, Nourrice, Roitelet IV, Pompon et Ahusquy se sont élancés en tête. Aux tribunes, Minaret se dérobait. Dans les tournants, Ahusquy, Roitelet IV, Mosquito et Stromboli étaient détachés : Stromboli (Defeyer), prenait l'avantage à la dernière haie et l'emportait de cinq longueurs sur Mosquito.

Il semble que les courses entre chevaux âgés aient changé de point de vue : on ne se demande pas quel est celui qui courra le mieux, mais plutôt quel est celui qui courra le moins mal

Longchamp a eu enfin, dimanche dernier, une belle journée ensoleillée; ce dédommagement lui était bien dû, après les averses qu'il avait eu à subir. Et personne ne s'en est plaint; on avait bien, de temps en temps, des inquiétudes, à se sentir les mains trop vides après les avoir eues trop occupées à tenir le parapluie, au cours des semaines précédentes. Mais cela s'est vite passé; et, à la fin de la réunion, au milieu des claires toilettes évoluant dans le paddock ou devant les tribunes, on se prenait à rêver que le soleil ne nous avait jamais boudé, à espérer qu'il ne nous abandonnerait plus.

En tout cas, si quelques-uns pouvaient se figurer que les temps diluviens de ces jours écoulés avaient une influence néfaste sur les performances des vieux chevaux, ils ont dû reconnaître leur erreur. Ces pauvres bêtes se sont comportées aussi mal sous les rayons du soleil que sous les cinglées de la pluie.

Je suis bien sûr que s'il était possible de faire un plébiscite entre tous ces champions de trois, quatre et cinq ans, il n'y aurait pas une voix pour la continuation de la campagne, surtout maintenant que Luzerne et Punta

Kinkajou.

Kinkajou, par Miguel et Kinross, à M. Delamarre (Ch. Childs), vainqueur du Prix de la Salamandre, à Longchamp, le 17 octobre.

Le Prix Zouave (Steeple-chase, 3.400 m.).

Fox II, Austral, Profane, Cocktail II et Marsouin II ont pris la tête. Fox II menait. Pimlico (Parfrement) se rapprochait pour prendre l'avantage dans la ligne droite et l'emportait de quatre longueurs sur Fox II et Hayashi, qui faisaient dead-heat.

Le Prix de la Forêt (Longchamp, 20 octobre, 1.600 m., 20,000 fr.)

Princess Margaret est partie très vite, et peu après elle jetait le désarroi dans le peloton. Sauge Pourprée serrait de près Princess Margaret, pour la régler ensuite. Valda, à M. James Hennessy (Hobbs), survenait et prenait le meilleur sur Sauge Pourprée.

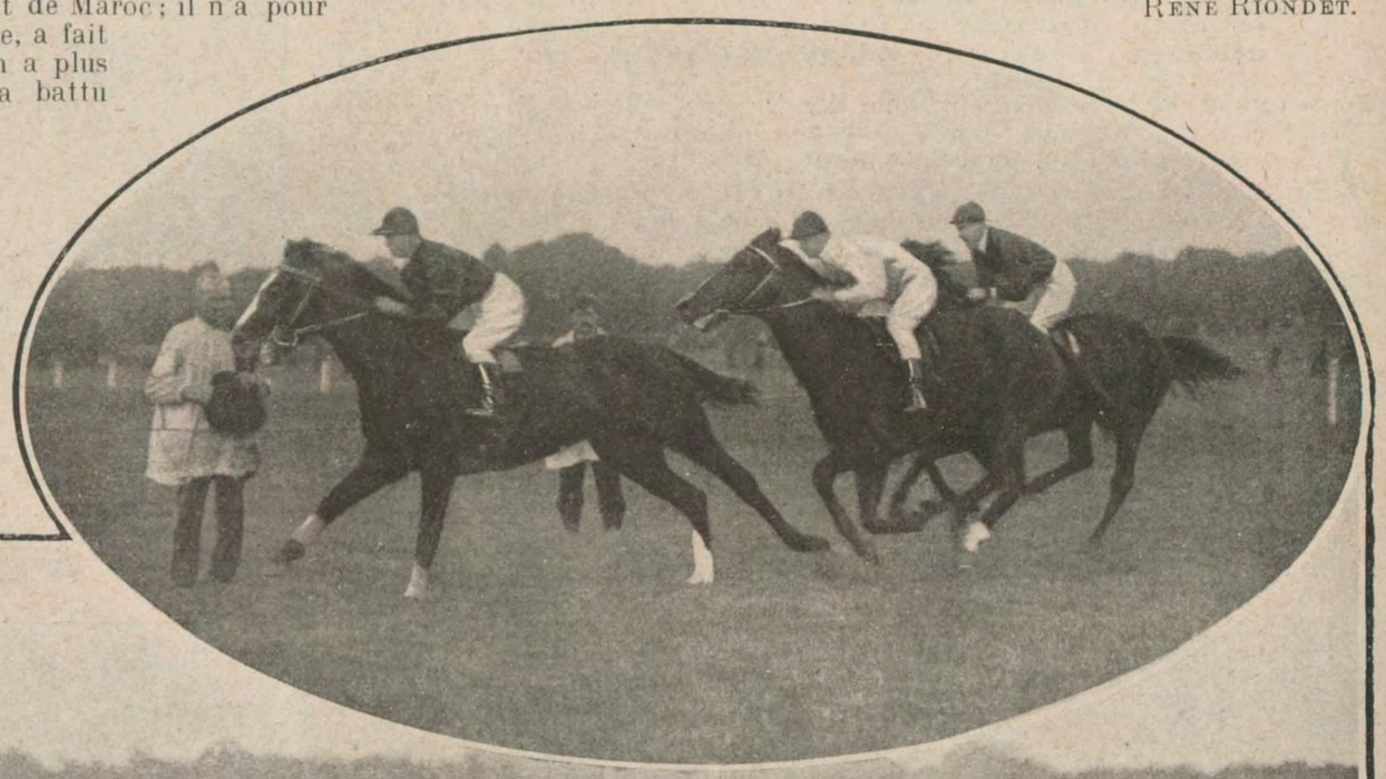
Gorda ont disparu de la circulation. Ces malheureux sont écœurés, vidés; ils sont bons tout au plus à tenir le rôle de figurants dans les épreuves où leurs cadets jouent les premiers rôles.

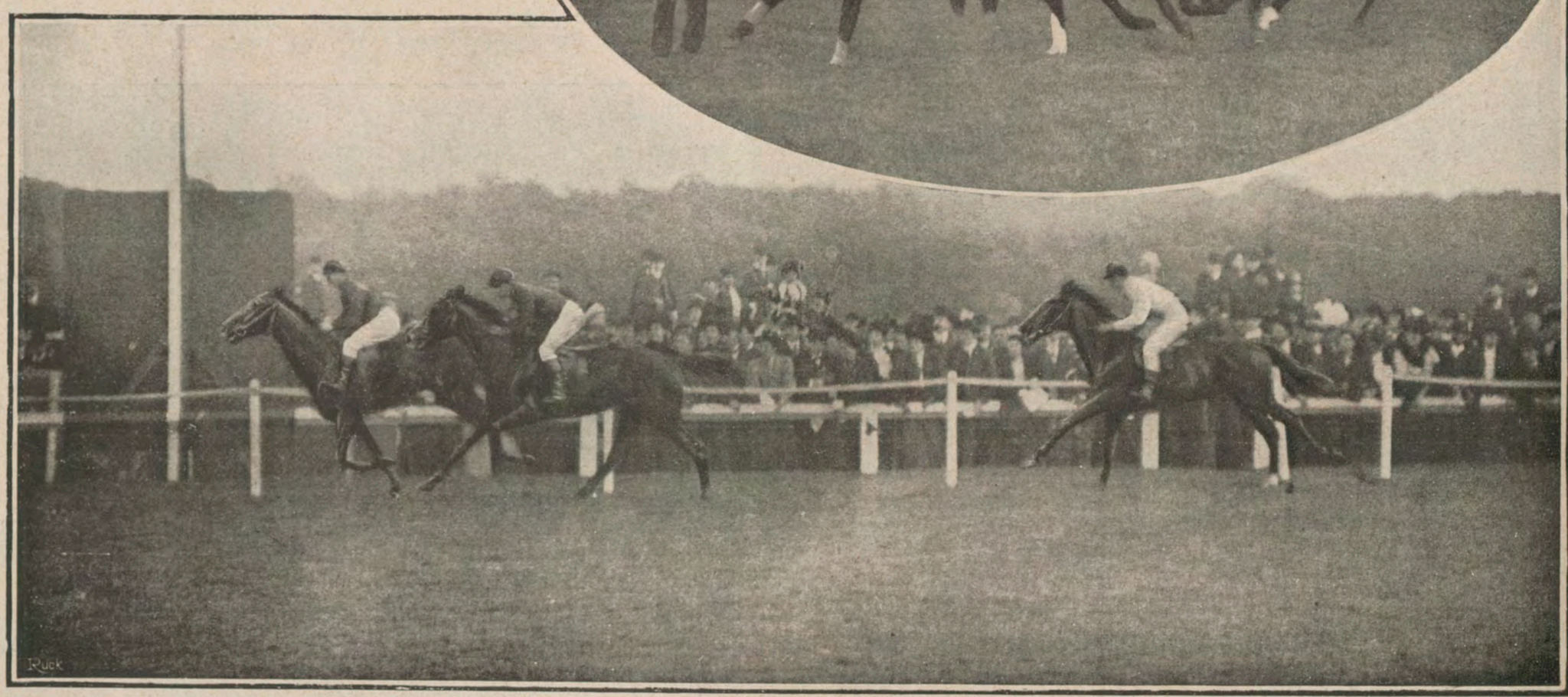
Nous avons, du moins, du côté des deux ans, de sérieuses espérances; nous pouvons même dire que le sport n'a été véritablement intéressant que du côté de ces babys.

Dans le Prix de la Salamandre, Monitor a probablement eu à cœur de nous rappeler qu'il était le frère de Mordant et de Maroc; il n'a pour ainsi dire pas figuré. Gambaiseuil, au contraire, a fait encore preuve de courage ; mais Kinkajou en a plus que lui et, après une empoignade superbe, l'a battu d'une tête.

Enfin, le Prix de la Forêt nous a permis d'assister à une magnifique revanche du Grand Critérium. Valda a battu Sauge Pourprée, qui l'avait devancée dans cette dernière épreuve. A mon avis, du reste, Valda avait eu ce jour-là bien des désavantages : bousculée, puis enfermée, elle finissait très fort. Elle a eu, au contraire, dimanche tous les atouts dans son jeu : le terrain très lourd la favorisait; Hobbs a paru s'entendre avec elle mieux que Ransch; enfin, tout en étant montée par un excellent cavalier, le jeune Barat, sa rivale était privée de la monte vigoureuse d'O'Connor, qui semble lui convenir spécialement. Quoi qu'il en soit, Valda a gagné en excellente jument ; partie avant-dernière, elle passait dernière au bout de cinq cents mètres de parcours ; elle commençait alors son effort, qu'elle soutenait ainsi pendant onze cents mètres jusqu'au poteau, dépassant tour à tour tous ses concurrents. Tous les chevaux âgés étaient littéralement semés et perdus dans le lointain.

René Riondet.





L'arrivée du Prix du Cèdre.

Biniou, par le Pompon et Bric à Brac, à M. E. Veil-Picard (Bellhouse), a remporté le Prix du Cèdre en battant Aux Armes de trois quarts de longueur. Calomel était troisième, à deux longueurs.

Un passage dans le Prix du Cèdre.

Biniou est parti devant Calomel et Aux Armes jusqu'au dernier tournant. L'énergie de Bellhouse fit triompher Biniou.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. *Le gérant* : Camille Lecestre.